



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences  
Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

# BILENS FÖRÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR I FRAMTIDENS STÄDER

*En studie om aktuella förändringar kring privatbilismen i västvärlden och hur trafikplanering i Öresundsregion förhåller sig till rådande trender.*

Självständigt arbete • 30 hp  
Landskapsarkitektprogrammet  
Alnarp 2014

## **BILENS FÖRÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR I FRAMTIDENS STÄDER**

*En studie om aktuella förändringar kring privatbilismen i västvärlden och hur trafikplanering i Öresundsregion förhåller sig till rådande trender.*

## **CHANGED CONDITIONS FOR THE CAR IN THE CITIES OF THE FUTURE**

*A study regarding current changes affecting the private car usage in the western world and how traffic planning in the Øresund Region relate to existing trends.*

FÖRFATTARE: Charlotte Wingårdh

HANDLEDARE: Anders Larsson, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning., SLU.

EXAMINATOR: Erik Skärbäck, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning, SLU.

BITR. EXAMINATOR: Anna Peterson, Institutionen för Landskapsarkitektur, planering och förvaltning., SLU.

OMFATTNING: 30 hp

NIVÅ OCH FÖRDJUPNING: A2E

KURSTITEL: Master project in Landscape Architecture

KURSKOD: EX0775

Ämne: Landskapsarkitektur

PROGRAM: Landskapsarkitekturprogrammet

UTGIVNINGSSORT: Alnarp

UTGIVNINGÅR: 2014

ELEKTRONISK PUBLICERING: <http://stud.epsilon.slu.se>

NYCKELORD: Peak car, hållbar mobilitet, trafikplanering, stadsplanering, Öresundsregionen, transportparadigm

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

# SAMMANFATTNING

Syftet med denna uppsats har varit att få en förståelse för vad pågående förändringar kring bilanvändning innebär för stadsplanering i västvärlden. Denna uppsats lämnar ingen lösning utan ska ses som inlägg i en pågående och högaktuell diskussion kring bilens roll i staden. För att uppnå detta syfte har en litteraturöversikt samt en intervjustudie med sju trafikplanerare från Köpenhamn, Malmö, Helsingborg och Lund genomförts.

Bilen och dess normer har sedan 1950-talet präglat städer och stadsplanering. Bilism har i stor utsträckning bidragit till klimatpåverkan och urbanisering. Något som sin tur har resulterat i urbana fenomen som förtätning och stadsutglesning, påtagliga både i en global kontext och ner på nationell och lokal nivå. Till följd av klimatförändringar, urbanisering och ökad fokus på hållbara och attraktiva städer har ett paradigmskifte inom trafikplanering påbörjats. Det ifrågasätter rådande och etablerade trafiknormer och betonar vikten av att ändra färdmedelsprioriteringar. Parallellt med detta har förändringar kring bilanvändning dokumenterats i västvärlden, vilket *Peak car* kan ses som ett samlingsbegrepp för. Urbanisering, demografiska förändringar, stagnation av reslängd, förbättrad kollektivtrafik och IT-lösningar är några av de uppmärksammade anledningarna till dessa förändringar. Dock råder det fortfarande en osäkerhet kring begreppet *Peak car* och vad det innebär i praktiken. Vissa menar att det enbart är temporärt, andra menar att det är en permanent stagnation av bilanvändning och några hävdar att det är en utveckling som kommer att hålla i sig; privatbilismen kommer fortsätta minska i västvärlden.

Intervjustudien med trafikplanerare i Öresundsregionen stärker intrycket av att städer har ökat fokus på prioritering av alternativa trafikslag. Detta tar sig uttryck i olika trafikdokument och aktuella projekt i respektive stad. Förändringar kring bilanvändning har dokumenterats i de fyra städerna och antas delvis bero på pågående arbete kring trafikplanering i städerna. Det är en utveckling som många gånger inte är samstämd med de nationella trafikprognoser som ser en fortsatt ökning av biltrafiken. Dock finns det en reservation kring de allt snabbare förändringar som sker kring behov och efterfrågan rörande mobilitet bland de intervjuade trafikplanerarna. Framtiden kommer kräva mod och visioner bland berörda parter för att inte riskera eftersatt infrastruktur och nedsatt utveckling av alternativa färdmedel.

# ABSTRACT

The purpose of this thesis has been to gain an understanding of current changes regarding car usage and its effect on urban planning in the Western world. This thesis does not provide any solutions, instead it should be considered as a contribution to an ongoing and highly relevant discussion concerning the car and its role in the city. To achieve the purpose a literature review has been conducted as well as an interview study with seven traffic planners from Copenhagen, Malmö, Helsingborg and Lund.

The car and its standards have since the 1950's affected cities and urban planning. The use of the car has to a large extent contributed to global warming and urbanization. This has resulted in urban phenomena such as densification and urban sprawl, evident both in a global context as well as on national and local levels. As a result of climate change, urbanization and an increased focus on sustainable and attractive cities, a transport paradigm has occurred. It questions the prevailing and established traffic standards and emphasizes the importance of changing transport priorities. Parallel with this, changes regarding car use have been documented in the Western world, which *Peak car* as a term represents. Urbanization, demographic changes, stagnation of travel distances, improved public transport and IT-solutions are some of the most highlighted reasons for this development. However, there is still doubt concerning the concept of *Peak car* and what it means in reality. Some people claim that it is only temporary tendencies, others that it is a permanent stagnation while others state that it is a development that will continue; private car use will continue to decrease.

The interview study with the traffic planners in the Öresund region strengthens the impression that prioritization of alternative transport modes have increased. This is evident through different traffic documents and current projects in the four cities. Changes in car use have been documented in the cities and is thought to be the result partly due to the cities' existing traffic planning. This is a development that many times not is coherent with national traffic forecasts, which instead predict an increase in car traffic. There is still reservations among the traffic planners that have been interviewed regarding the rapid changes that is happening around the need and demand regarding mobility. To avoid a risk of neglected infrastructure and reduced development of alternative transportation modes the future will require courage and vision among relevant stakeholders.

# FÖRORD

Efter att ha studerat till landskapsarkitekt under fem år har jag under denna tid blivit medveten om hur många infallsvinklar och beröringspunkter detta yrke har med andra yrkesgrupper. Personligen är jag intresserad av faktorer samt relationer som påverkar utformningen och planeringen av framtidens städer. En utveckling där jag anser att trafiksystem utgör en stor och betydelsefull roll. Det som fascinerar mig är hur biltrafik och trafikytor som bilparkeringar, vägar och avlastningszoner många gånger får överordnad betydelse över andra trafikslag och funktioner utan att ifrågasättas i större utsträckning. Min inkörsport till ämnesval för denna uppsats har varit fenomenet Peak car och ett ökat ifrågasättande av den etablerade bilnormen samt uppmuntran av alternativa transportmedel som sker på olika nivåer i västvärldens städer.

Jag vill tacka min familj samt mina vänner som bidragit med inspiration och uppmuntran under denna period. Jag vill dessutom tacka min handledare Anders Larsson för kloka kommentarer och vägledning samt informanterna som har bidragit med värdefull kunskap och insikt som varit avgörande för denna uppsats.

Charlotte Wingårdh  
Viken, 2014

<b>I. INLEDNING</b>	1.
I.1 BAKGRUND	1.
<i>Hur bilen blev norm</i>	1.
<i>Trafik- och stadsplanering i Sverige idag</i>	2.
I.2 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNING	2.
I.3 METOD	3.
<i>Teori, hypotes och metodtekniker</i>	3.
<i>Urval av källmaterial</i>	4.
<i>Källkritik</i>	5.
<i>Tillvägagångssätt</i>	6.
<i>Metoddiskussion</i>	6.
I.4 DISPOSITION	7.
I.5 AVGRÄNSNINGAR	8.
I.6 BEGREPPSDEFINITIONER	8.
I.7 MEDGIVANDE	9.
 <b>2. NULÄGESBESKRIVNING</b>	10.
2.1 AKTUELLA UTMANINGAR	10.
<i>Miljöpåverkan och klimatförändringar</i>	10.
<i>Hälsa och buller</i>	10.
<i>Miljömål och transportpolitiska mål</i>	11.
<i>Urbanisering</i>	12.
2.2 DEN ATTRAKTIVA STADEN	13.
<i>Den goda stadens dimensioner</i>	13.
<i>Stadsliv och stadsqualitéer</i>	14.
<i>Förtätning</i>	15.
<i>Trafikytor i staden och deras potential</i>	15.
2.3 FÖRÄNDRINGAR KRING BILANVÄNDNING	18.
<i>Transportparadigm</i>	18.
<i>Hållbara transportsystem</i>	18.
<i>Hållbara trafikstrategier och mobilitetsplaner</i>	19.
<i>Mobility management</i>	20.
2.4 FENOMENET PEAK CAR	20.
<i>Bakgrund</i>	20.
<i>Anledningar</i>	21.
<i>Inställningar till Peak car</i>	23.
<i>Trafikprognoser i Sverige</i>	24.
<i>Framtidsscenarier istället för trafikprognoser</i>	25.
2.5 NULÄGESBESKRIVNING – SLUTSATSER	26.

<b>3. INTERVJUSTUDIE</b>	27.
3.1 VAL AV EMPIRISKT UNDERLAG	27.
<i>Intervjustudiens struktur</i>	28.
3.2 ÖRESUNDSREGIONEN: UTMANINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	29.
3.3 VISIONER OCH MÅL I RESPEKTIVE STAD	30.
<i>Köpenhamn</i>	30.
<i>Malmö</i>	30.
<i>Helsingborg</i>	31.
<i>Lund</i>	31.
3.4 INTERVJUSTUDIE - DEL I:	32.
<i>Peak Car</i>	32.
<i>Konstaterade förändringar kring bilanvändningen i städerna</i>	33.
<i>Trafikprognoser</i>	35.
<i>Färdmedelsfördelning</i>	36.
<i>Politiska och sociala aspekter</i>	37.
3.5 INTERVJUSTUDIE - DEL II	40.
<i>Nya premisser för stadens biltrafik; attraktivitet och alternativa trafikslag</i>	40.
<i>I praktiken; projekt och trafikytor</i>	42.
<i>Separation alternativt integration</i>	44.
<i>Framtiden</i>	46.
3.6 INTERVJUSTUDIE – SLUTSATSER	48.
 <b>4. DISKUSSION OCH REFLEKTIONER</b>	 49.
4.1 AVSLUTANDE DISKUSSION	49.
<i>Bilens roll i framtidens stad</i>	49.
<i>Två utvecklingsspår</i>	50.
<i>Verkligheten vs. Trafikprognoser</i>	50.
<i>Uppfattningar om förändrade trafikytor</i>	51.
<i>Vilja till förändring</i>	51.
4.2 VIDARE STUDIER	52.
 <b>5. REFERENSER</b>	 53.
 <b>6. BILAGA</b>	 59.





# I. INLEDNING

*Den inledande delen avser att illustrera den svenska kontexten kring bilen och dess roll i staden och hur det har präglat vår stadsplanering. Parallellt redogörs för den övergång som har skett till ett holistiskt fokus när det gäller stadsplanering. Aktuella trafikdokument föreskriver att biltrafik fortfarande utgör en viktig komponent i en fungerande stad samtidigt som det betonas att trafikplanering i större utsträckning ska ske i samspel med övrig utformning och planering av staden. Detta leder fram till uppsatsens syfte och frågeställning och följs av en redogörelse för de metoder som har används för att besvara den; en litteraturgenomgång samt en intervjustudie. Därefter behandlas källmaterial, metoddiskussion, uppsatsens disposition, avgränsningar samt begreppsdefinitioner.*

## I.1 BAKGRUND

### HUR BILEN BLEV NORM

USA har varit föregångslandet vad det gäller bilens spridning och framväxande roll i västvärlden, en utveckling som påbörjades i början av 1900-talet. Under efterkrigstiden moderniserades Europa i rekordfart vilket bidrog till en omfattande ökning av privatbilismen (Hydén red., 2008, s. 36). Bilens intåg i de svenska städerna resulterade i många problem, bland annat blev trängsel ett akut problem i de större städerna. Den rådande utformningen med trånga gaturum, tät byggnadsstruktur och hög verksamhetskonsentration hade inte dimensionerats utifrån biltrafikens behov (Lundin, 2008, s. 47). Efter andra världskriget fick bilen en allt mer självklar och dominerande roll i trafikplaneringen (Hydén red., 2008, s. 39). Från att bilen inledningsvis hade gjort anspråk på gator, torg- och parkytor i städerna bidrog ökad bilanvändning och stillastående bilar till allt större problem när det gällde trängsel och parkeringsytor i städerna. Prioritering av biltrafik resulterade i att många byggnader och kvarter revs för att skapa utrymme för större vägar och bredare gator. Ytterligare ett skäl att riva byggnader och kvarter var att skapa plats och avställningsytor för stillastående bilar och få bort dem från gaturummen så att bilens rörlighet och framkomlighet ej försämrades. Dessa åtgärder, med syfte att frigöra gatuutrymmen, bidrog dock många gånger till att gator fylldes av fler bilar som i sin tur bidrog till ökad trängsel och krävde fler parkeringsytor (Lundin, 2008, s. 49).

Inledningsvis fokuserades trafikplaneringen på rörlighet och framkomlighet för bilen och övriga trafikslag men med tiden fick trafiksäkerhet en allt större betydelse. 1968 gavs SCAFT ut, en samling planeringsprinciper för nyanläggningar av trafikytor. SCAFT förespråkade separeringsprincipen som gick ut på att fotgängare och cyklister skulle separeras från biltrafiken med syfte att öka trafiksäkerheten. Ytterligare en princip som lyftes fram var differentieringsprincipen; det skulle finnas separata trafiknät för olika ändamål och transportslag (Hydén et al, 2008, s. 38). Under 70-talet lanserades begreppet trafiksäkerhet vilket innebar att biltrafik till viss del skulle begränsas och planeras allt mer efter stadens förutsättningar. Detta för att förbättra trafiksäkerhet samt boende- och trafikmiljöer. Under 80-talet utkom TRÅD 82, en uppföljare till SCAFT. Utöver snarlika principer med SCAFT var en skillnad att rekommendationer skulle gå att implementera i befintliga miljöer. Biltrafikens överordnade roll hade börjat ifrågasättas, olika transportslag skulle behandlas och samspela med varandra i allt högre grad (Ibid, s. 39).

## TRAFIK- OCH STADSPLANERING I SVERIGE IDAG

Sedan 90-talet har det i Sverige skett en utveckling mot ett övergripande helhetsperspektiv mellan trafik- och stadsplanering. Bakomliggande motiv för en sådan utveckling har varit att skapa större genomslagskraft för beslut och att etablera acceptans bland beslutsfattare och befolkning. Stadsrum såsom gator, torg, gång- och cykelvägar ska utformas med fokus på tillgänglighet, attraktivitet och transporteffektivitet för att bidra till trygga och säkra miljöer. I Boverkets bok från 2002 *Stadsplanera – istället för att trafikplanera och bebyggelseplanera* uppmärksammas helhetssynen kring staden och trafikplanering. Som titeln indikerar är stadsplanering i fokus och föreslås vara den term som ska vara rådande när det gäller planering av staden. Biltrafik ska inte ses som överordnad staden utan istället betraktas som en grundförutsättning för att åstadkomma en levande, blandad och fungerande stad. I denna skrift konstateras det att frågor relaterade till stadens miljö, trafik och människors vardagsliv är sammankopplade och delvis förutsättningar för varandra (Boverket, 2002, s.21).

2004 utgav dåvarande Vägverket TRAST: Trafik för en attraktiv stad. Skriften ersatte TRÅD och fick överordnad betydelse över en rad rådande trafikdokument. Syftet med TRAST är att belysa transportrelaterade frågor i staden. Dokumentet ska bidra till att skapa en övergång mellan sektorer verksamma inom stadsplanering för att stödja en attraktiv och hållbar stad. För att åstadkomma en attraktiv stad förespråkar TRAST en samhällsplanering som har ett helhetsperspektiv samt framsynta stadsbyggnadsåtgärder (TRAST, 2007, s. 3). Den attraktiva staden är enligt TRAST en stad där alla invånare, oberoende av förutsättningar, ska trivas, må bra och vara trygga. Attraktivitet i staden ska nås genom unika miljöer med tydlig karaktär, mötesplatser som bidrar till socialt liv samt tillgänglighet till handel, kultur, service, verksamheter och fritidsaktiviteter (Ibid, s. 56). TRAST ska ses som ett handledande dokument på kommunal nivå vid framtagandet av trafikstrategier. Dokument är avsett för planerare och beslutsfattare och kan appliceras i befintliga miljöer samt vid nyanläggningar (Hydén red., 2008, s. 41).

## I.2 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNING

Till följd av ett ökat hållbarhetsfokus spelar miljömässiga, urbana och sociala aspekter en allt viktigare roll i västvärldens stadsplanering. Parallellt med denna utveckling förekommer det ett allt mer kritiskt förhållningssätt gentemot privatbilismen. Nya metoder och lösningar utvecklas vilket gör det möjligt att frångå ett bilcentrerat tankesätt och i större utsträckning ifrågasätta normer som har färgat infrastruktur- och planeringsfrågor. Till följd av detta är det relevant att uppmärksamma hur ett ökat ifrågasättande av bilen i staden påverkar pågående och framtida stads- och trafikplanering.

Uppsatsens syfte är att skapa en överblick och förståelse över pågående förändringar rörande privatbilism i västvärlden. Målet är att beskriva aktuella miljömässiga, urbana och sociala förändringarna som påverkar stads- och trafikplanering samt att belysa berörda parter i Öresundsregionens syn och beredskap för dessa rådande förändringar. Grundat i detta har följande frågeställning utkristalliserats;

*Hur ser beredskapen och insikten kring förändrade förutsättningar för bilen samt bilanvändning i staden ut hos trafikplanerare i Öresundsregion?*

## I.3 METOD

### TEORI, HYPOTES OCH METODTEKNIKER

En vetenskaplig metod används för att förklara hur frågor formuleras, besvaras och hur kunskap inhämtas (Dannefjord, 1999, s. 1). Enligt Dannefjord ska begreppet ”metod” förklara hur man löser ett problem. Det primära är därför ej att redogöra hur data har samlats in och vilka specifika tekniker som har använts eftersom metod i den bemärkelsen ej bidrar till att lösa det aktuella forskningsproblemet (Ibid, s. 3). En teori ses som ett verktyg för att systematisera data, antagande och erfarenhet för att förklara verkligheten. Om den bakomliggande teorin är känd blir handlandet och agerande begripligt och rationellt. Detta gäller även om teorin skulle visa sig fel, därför finns det enligt Dannefjord inga specifika regler kring hur en teori uppstår. Riktlinjen är att en bra teori ska kunna förklara vad som är problematiskt (Ibid, s. 14). Denna uppsats utgår från en hypotes snarare än en vetenskapligt dokumenterad teori; att förändrade förutsättningar och inställningar till bilanvändning påverkar och kommer att påverka stadsplanering i västvärlden. Ett antagande som har uppkommit och delvis bygger på personliga uppfattningar grundat på ett intresse för stadsplaneringsfrågor.

En metod behövs för att veta vilken relevant data som ska studeras för att kunna säga något om verkligheten (Dannefjord, 1999, s. 8). De metoder som har valts för denna uppsats är en litteraturöversikt och en kvalitativ intervjustudie. En litteraturöversikt ska placera forskningen i en kontext och använda befintligt material som har publicerats inom det aktuella området. Syftet med en litteraturöversikt kan vara att komplettera tidigare forskning, bygga vidare på existerande forskning eller förhålla sig kritisk till genomförd forskning (Denscombe, 2004, s. 67). En litteraturöversikt i form av en nulägesbeskrivning har ansetts vara en lämplig metod för att etablera en trovärdighet och redogöra för befintliga kunskaper och idéer kring ett så pass föränderligt och aktuellt ämnesområde som förändrad förutsättningar för privatbilism i västvärlden utgör.

För att konkretisera problematik och påtagliga tendenser samt applicera teori på verkligheten har en empirisk insamling skett i form av en kvalitativ semi-strukturerad intervjustudie. Med kvalitativa intervjumetoder är syftet att förstå och begripa ett fenomen genom att studera det i dess naturliga miljö och tolka det utifrån de svar intervjupersonen ger (Ryen, 2004, s. 14). I motsats till en kvantitativ intervju där intervjuer struktureras efter siffror eller exakta mått utgår den kvalitativa intervjun från prosa som kan påminna om det vardagliga samtalet i syfte att få tillgång till kvalitativ data (Kvale, 2009, s. 45). Den semi-strukturerade kvalitativa intervjun har huvudfrågor och teman som har bestämts på förhand (Ryen, 2004, s. 46). Intervjuaren leder under intervjun in samtalet på förutbestämda teman med hjälp av öppna frågor men ska ej färga intervjun genom personliga åsikter (Kvale, 2009, s. 46). Det är relevant att upplysa om den kritik som har riktas mot den kvalitativa intervjun som metod, en kritik som främst rör dess reliabilitet. Det som presenteras i en kvalitativ intervjustudie är många gånger bara en del av den totala datainsamlingen. Det urval av information läsaren får tillgång till är en subjektiv filtrering gjord av intervjuaren. En annan kritiskt aspekt ifrågasätter den kvalitativa intervjustudiens validitet genom att belysa tendensens att använda anekdoter eller några få talande

exempel och därmed ej ta upp avvikande fall som hade kunnat visa på andra aspekter (Ryen, 2004, s. 17).

Inför varje intervju har nya insikter tillkommit från tidigare intervjuer. Detta kan bidra till fler associationer av teorier och leda till nya infallsvinklar och intervjufrågor. Vid analys av kvalitativa intervjuer delas data in i kategorier. Ryen poängterar att möjligheten att koppla intervjudata till relevanta teorier och begrepp minskar om enbart intervjupersonens personliga kategorier används vid analys av kvalitativ data (Ibid, s. 132). Litteraturgenomgången i nulägesbeskrivningen utgör därför den teori den kvalitativa intervjustudien grundas på. Konkret innebär det att intervjufrågorna och intervjustudiens upplägg till viss del bygger på det som presenteras i litteraturöversikten. Dock har, som Ryen belyser med induktiv analys, den kvalitativa intervjustudien styrkts av teorier och begrepp som har utvecklats under intervjuerna. Upplägg och genomförande av intervjustudien samt urval av informanter redogörs för under kapitlet 3.1 Val av empiriskt underlag.

## URVAL AV KÄLLMATERIAL

*”Alla data kan vara empiri, men ingen data är empiri förrän man har en teori som ställer frågor där dessa data utgör en del av svaret.”* (Dannefjord, 1999, s. 9)

Empirin är den data som pekas ut och bestäms av teorin som argument. Empiri är därför ingen kunskap i sig utan blir relevant och begripligt först när den redogörs för i förhållande till en teori (Dannefjord, 1999, s. 10).

Inkörsporten i datainsamlandet för denna uppsats har varit fenomenet Peak car. Det var detta begrepp som uppmärksammade mig på förändrade behov och efterfråga kring den privata bilanvändningen i västvärlden. Det i sin tur skapade ett intresse för vilka effekter dessa tendenser kan få på stadsplanering. Den inledande litteratursökningen gjordes därför på termen Peak car främst via databasen Google Scholar. Eftersom Peak car är ett relativt nytt begrepp bidrog detta till att antalet sökträffar var begränsade. Efter att ha utgått ifrån dessa sökträffar var det möjligt att skapa en överblick av fenomenet Peak car och personer insatta i ämnet. Två personer som bör nämnas är Phil Goodwin, Professor of Transport policy på Bristol University, Storbritannien och Peter Newman, Professor of Sustainability på Curtin University, Australien. Deras namn återkommer i olika rapporter och artiklar kring förändrad bilanvändning i västvärlden. Genom att utgå från Goodwins och Newmans referenser har arbetet med att hitta andra relevanta källor som stödjer och är insatta i fenomenet Peak car underlättats. Dessa källor har bidragit till att utvidga det spektrum av förutsättningar och faktorer som ligger bakom förändringar i bilanvändning. För att etablera teorin kring hållbara transportsystem (Sustainable mobility) har källhänvisningar främst gjorts till Todd Litman och David Banister. Under kapitlet hållbara transportsystem refereras det till Malmös stads Trafikmiljöprogram (2012a) eftersom detta program utförligt hänvisar till principerna för ett hållbart transportsystem.

Förutom artiklar utgör rapporter en stor del av källmaterialet. Intentionen har varit att använda rapporter utgivna av etablerade organisationer (exempelvis UN Habitat, EU och OECD samt systerorganisationer till dessa). Eftersom dessa källor många gånger har ett internationellt perspektiv har de i viss utsträckning kompletteras med nationella källor från exempelvis

Trafikverket och Boverket. En källa värd att poängtera är *TRAST – Trafik för en attraktiv stad* som utgör ett viktigt dokument i det avseende att många svenska trafikdokumentet utgår från denna skrift. Trafikprogram från de olika städerna (Helsingborg, Lund, Malmö och Köpenhamn) utgör även de en stor del av datamaterialet. Tidningsartiklar har använts i syfte att ge belägg för eller stödja exempel och kan betraktas som en sekundär källa. Ytterligare sekundärkällor har använts i form av rapporter och vetenskapliga artiklar för att rent faktamässigt stödja ett resonemang som lagts fram i form av primärkällor.

Som tidigare nämnts var Peak car ett av de första sökorden som användes. Andra relevanta sökord har varit: Sustainable mobility, Hållbara transportsystem, Transport-Paradigm, Transforming streets och Street as places. Eftersom begreppen är internationella har datasökningarna framförallt gjorts på engelska. För sökningar av vetenskapliga artiklar har Google Scholar använts som databas. Att använda sig av aktuella källor är en självklarhet för ett uppsatsområde som detta och följaktligen har många av de refererade artiklarna, och till viss del rapporterna, utgivits de senaste åren. Detta gäller framförallt material som behandlar ämnet Peak car och källor som tar upp förändringar kring trafikytor i staden. Detta är en faktor jag anser stärker ämnesområdets aktualitet och relevans.

## KÄLLKRITIK

I stor utsträckning har välkända och välrenommerade källor använts. Majoriteten av källmaterialet har funnits tillgänglig på internet. Huvuddelen har varit publicerat material som rapporter och vetenskapliga artiklar. Data som har tagits från hemsidor har främst kommit från kommuner och organisationer som exempelvis Naturvårdsverket och Boverket och ansetts tillförlitliga. Eftersom den geografiska fokusen har varit på städer i västvärlden har det varit relevant att ha material med den anknytningen. Dock är det viktigt att påpeka, främst för uppsatsens tillförlitlighet, att inställningar och preferenser skiljer sig mellan olika länder, exempelvis gällande pendlingsavstånd och vad som anses vara attraktivt. Detta gäller även sociala och politiska strukturer. Det har uppmärksammats i arbetet med denna uppsats och resulterat i en källkritisk granskning av källor främst utanför Europa men även utanför Skandinavien och Öresundsregionen.

Dannefjord menar att ett relevant och vetenskapligt resultat ska gå att generalisera (Dannefjord, 1999, s. 17). Enligt Denscombe innebär generalisering att slutsatser kan dras för en hel grupp eller kategori utifrån ett fåtal exempel. Möjlighet att generalisera är kopplat till hur resultat från forskningsprojekt går att utveckla till påstående som går att tillämpa på ett brett område för att komma fram till regler eller teorier kring hur sociala fenomen fungerar (Denscombe, s. 172). Huvudfrågan Denscombe ställer i samband med generalisering är: Går forskningsfynden att tillämpa i andra sammanhang? (Ibid, s. 173). En invändning vid generalisering av intervjuer är många gånger att det är för få intervjupersoner. Kvale menar att det intressanta vid generalisering av intervjustudie är inte ifall resultat går att generaliseras i största allmänhet. Snarare handlar det om huruvida resultatet från specifika intervjutillfällen går att generalisera och överföras till andra relevanta situationer (Kvale, 2009, s. 281). För att intervjustudiens resultat ska kunna jämföras med och komplettera litteraturöversikten är det av vikt att betona dess möjligheter att generalisera. Fokus har legat på att undvika att enbart redogöra för intervjupersonernas individuella åsikter. Tonvikten har istället lagts på intervjupersonernas yrkesroll som kommunala tjänstemän, med exempel från de fyra städerna inflikade i intervjustudien. Inställningar och synsätt blir intressanta först när de sätts i ett kontextuellt sammanhang och i förhål-



lande till de andra informanterna. Resultatet från intervjustudien kan exempelvis appliceras på Öresundsregionen och trafikplanering i de aktuella städerna men bör inte appliceras på andra regioner eller andra yrkesroller.

## TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

Denscombe menar att litteraturoversikten många gånger tenderar att pågå parallellt med resterande undersökning eftersom nytt material och andra infallsvinklar upptäcks under arbetsprocessen. Detta leder till att litteraturoversikten många gånger avslutas i samband med den slutliga rapporten (Denscombe, 2004, s. 71). Att insamling och bearbetning av litteraturoversikten har pågått under hela arbetsprocessen är ett faktum för denna uppsats. Problematiken har legat i att parera litteraturoversikten med den kvalitativa intervjustudien (som får sägas vara ”forskningen” i detta fall) så att de stödjer och kompletterar varandra. Det har krävt en integration i form av kunskapsutbyten mellan de två delarna. Information som har framkommit i ett sent skede av litteraturoversikten har kunnat kompletteras i intervjustudien med exempel och referensprojekt.

## METODDISKUSSION

Överlag anser jag att lämpliga metoder har valts för denna uppsats. Jag anser att empiri från exempelvis en fallstudie eller jämförelse av exempel ej hade bidragit till att besvara uppsatsens frågeställning. Detta hör även samman med att uppsatsens mål inte har varit att presentera konkreta lösningar utan istället diskutera inställningar och tankegångar bland de olika städernas planerare. För att skapa en förståelse av berörda parter inställning har det varit viktigt att åstadkomma en övergripande beskrivning för att därmed skapa en begriplighet för läsaren. Samtidigt medför det en risk för att det blir diffust och ogreppbart. Det har därför varit viktigt att gå ner i en lokal nivå och konkretisera med relevanta exempel och projekt.

Kvale betonar att kunskapen om att intervjua fås genom att utföra intervjuer (Kvale, 2009, s.33). Eftersom jag inte har genomfört intervjuer av denna karaktär tidigare kan det argumenteras ifall det har varit den bästa metoden för att få pålitlig data. Trots min ringa intervjuerfarenhet tycker jag ändå att dessa samtal har tillfört uppsatsen stort värde. Den subjektiva aspekten är påtaglig i en kvalitativ, semi-strukturerad intervjustudie i det avseendet att det är åsikter från enskilda informanter även om de har blivit intervjuade i deras formella roll som tjänstemän. Subjektiviteten är även påtaglig i samband med analys och sammanställning av intervjudata. Även om ett urval görs av intervjuaren, i detta fall av undertecknad, som grundas på teori och fakta sker det alltid ett selektivt urval. För att få ett resultat som hade gått att generalisera i större utsträckning hade exempelvis en kvantitativ studie kunnat vara aktuellt. Det hade kunnat ske med beslutsfattare alternativt med stadsplanerare, men jag anser att den metodtekniken hade inneburit en risk att komma ifrån uppsatsens ämnesområde. Istället är detta något som kan utgöra grund för vidare studier.

## I.4 DISPOSITION

Den inledande bakgrunden redogör för hur bilen har blivit en accepterad norm i dagens samhälle. Under detta avsnitt tas rådande inställningar och riktlinjer kring stads- och trafikplanering upp. Därefter följer en nulägesbeskrivning som belyser förändringar kring dagens bilanvändning samt en redogörelse för problematiken detta medför för dagens städer sett ur ett stadsplaneringsperspektiv. Nulägesbeskrivningen är indelad i fyra övergripande kapitel;

**AKTUELLA UTMANINGAR:** Denna del tar upp pågående förändringar som privatbilism och transportsektorn har bidragit till på en global, nationell och lokal nivå.

**DEN ATTRAKTIVA STADEN:** Detta avsnitt fokuserar på vad som efterfrågas i dagens städer och vilka kvalitéer som utgör en attraktiv stad. Denna del tar även upp förtätning och trafikytors roll i den attraktiva staden.

**FÖRÄNDRINGAR KRING BILANVÄNDNING:** Denna delen fokuserar på förändringar kring trafikplanering; det så kallade 'transportparadigm', hållbara transportsystem och Mobility management, som alltmer börjar uppmärksammas bland planerare, beslutsfattare och invånare.

**FENOMENET PEAK CAR:** Den avslutande delen i nulägesbeskrivningen behandlar begreppet Peak car, dokumenterad statistik, trafikprognoser och tre dokumenterade inställningarna gentemot detta fenomen,

Intervjustudien inleds med en beskrivning av studiens empiriska underlag och följs av visioner och mål för respektive stad, kopplade till stads- och trafikplanering. Därefter kommer intervjustudien där inställningar angående aktuella förändringar samt rådande arbete kring trafikplanering/mobilitet behandlas. Den avslutande diskussionen diskuterar problematik och möjligheter i staden i förhållande till förändrad bilanvändning. Detta görs med utgångspunkt i trafik- och stadsplanering samt Öresundsregionen.

## I.5 AVGRÄNSNINGAR

Att fullständigt förklara eller redogöra för ett fenomen kan ses som principiellt omöjligt eftersom antalet tolkningar många gånger kan anses oändliga. Denna uppsats fokuserar på vad förändrade förutsättningar för bilism och förändringar i bilanvändning innebär för staden och dess centrala delar utifrån ett stadsplaneringsperspektiv. Litteraturen som används berör därför stadsmiljöer och ej förändringar som är uppenbara i stadens periferi eller den problematik som återfinns i övergången mellan urbana och rurala miljöer där exempelvis in- och utpendling förekommer.

Privatbilismens förutsättningar varierar i världen, bland annat på grund av infrastruktur och samhällsekonomiska faktorer. Eftersom fenomenet Peak car främst har dokumenterats i Europa, USA och Australien utgör västvärlden en avgränsning i nulägesbeskrivningen. Dock är det viktigt att utgå från olika skalor så som globala, nationella och lokala för att sätta aktuella förändringar kring bilanvändning i ett kontextuellt sammanhang. Det svenska perspektivet är väsentligt för att återkoppla till ämnets och rapportens relevans samt aktualitet. Detta perspek-

tiv förekommer under nulägesbeskrivningen och blir påtagligt i samband med litteraturstudien där fokus ligger på Öresundsregionen. När det gäller stadsplanering i samband med intervjuerna fokuserar det på planerarens kompetens och inställning. Fokus ligger ej på hur stadsplanering och trafikplanering ska lösa problematik kring förändrade förutsättningar för biltrafik i staden. Detta eftersom det anses vara en alltför komplex och delvis platsspecifik uppgift för att det ska finnas utrymme för det i denna uppsats.

En avgränsning på detaljnivå handlar om definitionen av trafikutor. I denna uppsats syftar begreppet trafikutor främst på vägar och gator vilket innebär att parkeringsutor till viss del utesluts i och med att det är ett stort ämne i sig med specifika regleringar. För att begränsa uppsatsens omfång har parkeringsutor som trafikutor därför aktivt valts bort trots att de utgör en stor potential i framtidens städer i samband med förändringar kring bilanvändning.

## I.6 BEGREPPSDEFINITIONER

Denna uppsats är främst riktad till de med förkunskap samt intresse för stadsplanering. Baserat på detta utgår en del av uppsatsen från att läsaren har insikt i rådande situationer. Dock finns det vissa termer som förekommer i uppsatsen som kan anses vara väldigt övergripande vilket gör att innebörden kan variera mellan olika personer och professioner. Därför har det ansetts relevant att betona innebörden kring några av det mest förekommande termerna i denna uppsats.

**STADSPLANERING:** Är en övergripande term som ursprungligen beskrev arbetet att med hjälp av gränslinjer skilja byggnadskvarter och gator för att undvika konflikter och på lång sikt strukturera bebyggelse. Med allt större blandning av sociala och tekniska problem i dagens städer har begreppet till viss del ersatts av begreppet *samhällsplanering* (NE, 2014a). I denna uppsats används termen stadsplanering genomgående och ska ses som ett samlingsbegrepp för utveckling kring städers struktur och uppbyggnad i form av bebyggelse, vägar och offentliga utrymmen.

**HÅLLBARHET:** En term vars innebörd, trots många försök, anses vara svårdefinierad. Den mest förekommande definitionen av hållbar utveckling kommer från Brundtlandkommissionen 1987 och lyder: "En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov." Sociala, ekologiska och ekonomiska aspekter utgör grunden i hållbar utveckling. Hållbarhet är en pågående process och utgörs av helhetstänk, dialog mellan parter och kritisk tänkande (Lunds Universitet, 2010).

**MOBILITET:** Kan dels syfta på social rörlighet och dels fysisk rörlighet. I denna uppsats är det främst den sistnämnda definitionen som används för att förklara mobilitet. Fysisk rörlighet syftar både på omflyttning mellan länder och på det dagliga resandet (NE, 2014b).

**PARADIGMSKIFTE:** Ett paradigm syftar på ett förändrat tankesätt som frångår rådande förklaringar som har använts för att förklara och lösa problem. En yrkesprofession kan genomgå ett paradigmskifte vilket delvis kräver att rådande metoder och tillvägagångssätt omvärderas (Litman, 2013b, s. 20).



**ALTERNATIVA TRANSPORTSLAG:** En term som i hög utsträckning varierar och har olika benämningar. I grunden avser det transportslag som ses som alternativ till bilen. Ytterligare en förklaring är att dessa trafikslag inte i samma utsträckning tar lika mycket yta i anspråk eller resulterar i samma mängd avgaser, buller och miljöföroreningar som bilen. Avser gång, cykel samt kollektivtrafik i form av buss, tåg och spårvagnar.

## I.7 MEDGIVANDE

Underlag för figur 1 och 2 är hämtade från Trafikarbetets utveckling för svenskregistrerade vägfordon, 1999-2012 publicerad av Trafikanalys 2013.11.08. Underlag till diagrammen används med tillstånd av Anette Myhr, statistiker på Trafikanalys

Figur 5, 6 och 7 är hämtade från Invånarnas syn på den framtida trafiken i Helsingborgs stadskärna – Resultat från en enkätundersökning. Författad av Thomas Svensson och Per Henrikson och utgiven av VTI 2012. Bildernas används med tillstånd av illustratör Lotta Persson.

Figur 8 och 9 är hämtade från Trafik og Bymiljø i Nørre Kvarter – Idekatalog. Utgiven 2013 av Teknik – og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune. Bilderna används med tillstånd av Joanna Mai Skibsted, Trafikplanerare på Köpenhamns kommun.

## 2. NULÄGESBESKRIVNING

Nulägesbeskrivningen ska redogöra för de parallella utvecklingar som ligger bakom de dokumenterade förändringarna kring bilanvändning och privatbilism i västvärlden. Den inledande delen beskriver rådande miljöförändringar som många gånger är ett resultat av människan och hennes tekniska framsteg, där bilen haft och har en stor roll. Vidare behandlas förändringar som sker på en global nivå som klimatförändringar och urbaniseringsprocesser som vittnar om en alltmer ohållbar utveckling, liksom lokala aspekter som exempelvis buller och luftföroreningar, som delvis är en konsekvens av privatbilismens utveckling i västvärlden. Den andra delen fokuserar på vad som efterfrågas i en attraktiv stad och problematik kring att förena detta med bilism. Det handlar dock inte om att minimera trafikytor baserat på principiella skäl utan snarare om att trafikytor ska kunna förenas med andra funktioner och brukargrupper för att få ett mervärde i staden. Därefter behandlas hållbar mobilitet och de ökade fokuset på alternativa trafikslag. Slutligen tas aktuella och dokumenterade förändringar kring bilanvändning i västvärlden som benämns Peak car upp.

### 2.1 AKTUELLA UTMANINGAR

#### MILJÖPÅVERKAN OCH KLIMATFÖRÄNDRINGAR

Det senaste århundradet har mänsklig aktivitet resulterat i att jorden i allt större utsträckning har utsatts för klimatförändringar under en allt kortare tidsperiod. Idag har nivåer av koldioxid, metan och kväveoxid i atmosfären nått nivåer som inte varit synbara de senaste 800 000 åren (IPCC, 2013, s. 9). Begreppet global warming syftar på uppmätta förändringar i jordens medeltemperatur. Det är en förändring orsakad av ökad användning av fossila bränslen och förändrad markanvändning som påbörjades under förra seklet (Chapman, 2007, s. 354).

Sedan den industriella revolutionen har koldioxidnivån ökat med över 40 % (IPCC, 2013, s. 9). Transportsektorn, som bland annat utgörs av privatbilism, godstrafik och flyg, är idag ansvarig för mellan en fjärdedel till en tredjedel av de globala koldioxidutsläppen. Vägtransport som innebär privatbilism, bussar, taxibilar och godstrafik är den kategori inom transportsektor som producerar mest växthusutsläpp (Chapman, 2007, s. 356). En fortsatt ökning av växthusgaser påverkar hela klimatsystemet genom ökad medeltemperatur, vattennivåer och väderomställningar. År 2011 stod inrikestransporterna i Sverige för 33 % av Sveriges totala koldioxidutsläpp vilket motsvarar 19,6 miljoner ton. Inräknat utrikestransporter utgör transportsektorn 41% av Sveriges koldioxidutsläpp. Totalt är vägtrafiken ansvarig för 93 % av koldioxidutsläppen för inrikestransporter i Sverige. Vägtrafikens växthusgasutsläpp var som störst i Sverige 2006-2007 men har de senare åren avtagit något. En utveckling som delvis förklaras bero på energieffektiva bilar samt ökad användning av förnybara drivmedel som biogas och biodiesel (Trafikverket, 2013a, s. 46).

#### HÄLSA OCH BULLER

Trafiken utgör idag en av de största riskerna med konsekvenser för miljö och hälsa i form av luftföroreningar, buller, barriäreffekter samt negativa påverkningar i den fysiska livsmiljön. Buller syftar på oönskat ljud och påverkar människor hälsa, livskvalité och välbefinnande. Trafikbuller påverkar då det förhindrar eller stör vila, koncentration, sömn, återhämtning och utomhusvistelser, vilket kan leda till stress och irritation (Hydén et al, 2008). Buller kan få både temporära och permanenta effekter på människan. Exempelvis kan plötsligt ljud eller buller

bidra till tillfälligt förhöjt blodtryck eller hjärtfrekvens. En längre exponering av buller från bland annat vägtrafik eller flyg, kan öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar (Naturvårdsverket, 2013a). I Europa är transport, främst vägtrafik, den största orsaken till att människor utsätts för höga bullernivåer med undantag från de bosatta nära flygplatser eller järnvägsspår (World Health Organization, 2000, s. 9). Trafikbuller är den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige. I Sverige utsattes 2006 runt 1 730 000 personer för buller från vägtrafik utomhus vid bostad (som överstiger 55 dBA), under 2000 var antalet 1 340 000, vilket innebär en ökning med 22,5 %. En ökning som förklaras bero på att personbilstrafiken under perioden 2000 – 2006 ökade med 10 % och tung trafik med 30% (Naturvårdsverket, 2013a).

I Sverige beräknas luftföroreningar leda till runt 3000 dödsfall varje år. Det motsvarar i genomsnitt sex månader i förkortad livslängd för varje svensk. Det är främst kvävedioxid samt olika partiklar som har störst negativ påverkan på människors hälsa. Partiklar kan bland annat resultera i hjärt- och kärlsjukdomar och kronisk bronkit. Det är framförallt städer som har problem med luftföroreningar och försämrad luftkvalité (Naturvårdsverket, 2012). Emissionskrav och en förnyad fordonspark har delvis förbättrat luftkvaliteten. Samtidigt kan ökad trafik och urbanisering motverka sådana trender och exponera fler för försämrad luftkvalité (Trafikverket, 2013a, s. 45)

## MILJÖMÅL OCH TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Transportpolitik är en viktig del i den svenska regeringens insats för hållbar tillväxt och välfärd. De transportpolitiska målen är uppdelade i sex delmål: tillgänglighet, transportkvalitet, säkerhet, miljö, regional utveckling och jämställdhet. Utöver dessa delmål är kopplingarna starka till infrastrukturåtgärder, trafik, fysisk planering och regional utvecklingsplanering. De transportpolitiska målen ska bidra till att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för både medborgare och näringsliv i Sverige (Hydén et al, 2008, s. 47). 1999 och 2005 antog den svenska riksdagen en proposition som fastslog 16 miljömål som på lång sikt ska bidra till att skydda människors hälsa och miljö. Ett av dessa miljömål är *God bebyggd miljö* som Boverket ansvarar för att utveckla. Målet innebär att framhålla faktorer som trygghet, säkerhet, tillgänglighet, framkomlighet, tystnad, jämställdhet, närhet och resurssnålhet (Trafiken i den hållbara staden, 2008, s. 47). Den övergripande målformuleringen för God bebyggd miljö lyder:

*“Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas.”* (Boverket, 2013)

Preciseringarna av miljömålet God bebyggd miljö innebär att en hållbar och långsiktig bebyggelsestruktur ska utvecklas både för befintlig bebyggelse samt vid nyanläggning. Infrastruktur för transporter ska integreras med stadsplanering och övrig fysisk planering. Utformning och placering av transportsystem ska anpassas efter människors behov och ta hänsyn till natur- och kulturmiljö, estetik, hälsa, och säkerhet med syfte att minska klimatpåverkan (Boverket, 2013). Förutom God bebyggd miljö är *Enbart naturlig försurning*, *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft* och *Ingen övergödning* andra relevanta miljömål för transportsektorn (Hydén et al, 2008, s.

44). Boverket har konstaterat att det kommer bli svårt att nå målen för God bebyggd miljö 2020 som har varit intentionen (Boverket, 2013). Totalt anses 14 av de 16 nationella miljömålen vara svåra att uppfylla tills 2020, något dagens transportsystem anses ha orsakat. De största orsakerna anses vara transportsektorns roll i klimatpåverkan och utsläpp av koldioxid, påverkan på människors hälsa och möjlighet till fysisk aktivitet. Det svenska transportsystemets negativa inverkan på biologiskt mångfald och natur- och kulturvärden, barriäreffekter och försämrad tillgänglighet till rekreation samt gång- och cykelmöjligheter är ytterligare orsaker som gör de nationella miljömålen svåra att nå (Trafikverket, 2013a, s. 45).

*“Bedömd framtida utveckling med dagens beslutade styrmedel är att vägtransportsektorns utsläpp under det närmsta decenniet kommer att förbli ungefär konstanta alternativt minska något. Utsläppen förväntas sedan att öka igen då prognostiserade trafikökningar överstiger energieffektivisering och ökad andel förnybar energi. Om förväntad utveckling utifrån dagens beslutande styrmedel och åtgärder satts i relation till de sektorsövergripande och transportpolitiska klimatmålen, är det tydligt att transportsystemet inte kommer att bidra tillräckligt för att nå dessa.”* (Trafikverket, 2013a, s. 45)

## URBANISERING

Idag bor över hälften av jordens befolkning i urbana miljöer och enligt prognoser kommer världens befolkningstillväxt de kommande 30 åren ske i urbana miljöer. Framträdande urbaniseringstendenser är att städer växer samman i ökad utsträckning och skapar större sammanhängande regioner. Detta leder till att nya urbana former som megaregioner och urbana korridorer uppstår (UN Habitat, 2008, s.11). Den ökade andelen människor som flyttar till städer och stadsmiljöer leder till ökade konflikter kring markanvändning i och runt om städer. Ökad befolkningstillväxt innebär att existerande infrastruktur i städer får svårare att hantera ökad trängsel och växande antal motorfordon (Chapman, 2007, s. 357). Globalisering är en bidragande del till förändrade levnadsmönster vilket har resulterat i urbanisering och ökad koncentration av städer. Parallellt med denna utveckling existerar städer som upplever en utflyttning och bortfall av befolkning och kapital. *Shrinking cities* är ett återkommande fenomen runt om i världen och orsakar samhällsekonomiska och planeringsrelaterade problem. Begreppet beskriver en stad, ort eller region som genomgår en strukturell kris synligt i form av befolkningsminskning, ekonomisk nedgång, låg sysselsättning och sociala problem. Fenomenet är flerdimensionellt och påverkas av en rad olika ekonomiska, demografiska, geografiska, sociala och psykologiska faktorer. Processen fortsätter att utvecklas som resultat av både globala och lokala förutsättningar (Martinez-Fernandes et al. 2012, s. 214).

Att förflytta sig har alltid varit en självklarhet för människor, dock har det dagliga resandet blivit alltmer nödvändigt efter de lokaliseringsmönster som transportteknik och bilcentrerad planering har bidragit till (Hydén et al, 2008). *Urban sprawl* (stadsutglesning) är synonymt med oplanerad stadsutveckling som sker i utkanter av städer och omkringliggande land, i de flesta fall jordbruksmark. Definition av urban sprawl är urban expansion av utspridd bebyggelse med stora avstånd som resulterar i oregelbunden och splittrad bebyggelse. Fenomenet härstammar från USA och den expansion av lågdensitetsbebyggelse som skedde i utkanten av amerikanska städerna i början av 1900-talet som ett resultat av ökad bilanvändning och önskan om det egna huset med tillhörande trädgård. I jämförelse med amerikanska städer har europeiska

städer varit mer kompakta, ofta med gamla och täta stadskärnor byggda innan den moderna infrastrukturen gjorde sitt intåg. Idag är urban sprawl ett allt mer växande och synligt fenomen även i Europa (European Environment Agency, 2006, s. 5).

En bidragande faktor till urban sprawl är att människor söker bättre livskvalitet, vilket kan vara mer lättillgängligt och prisvärt utanför städerna i jämförelse med centrala stadslägen. Dock är expansion och sprawl av städer inte enbart knutet till människors önskan om ett prisvärt förortsliv, även förbättrade pendlingsmöjligheter utgör en bakomliggande faktor till urban sprawl (UN Habitat, 2008, s.11). Urban sprawl accelererar i takt med förbättrade förflyttnings- och transportmöjligheter, vilket har gjort det möjligt att bo längre bort från staden men samtidigt ha tillgång till de möjligheter städer erbjuder (European Environment Agency, 2006, s. 5). Människor väljer även att lämna de centrala delar av städerna då efterfrågan att undkomma miljöföroreningar och trafikstockningar ökar. Dock sprids dessa problem många gånger till de områden och förorter i utkanten av städer där människor väljer att omlokalisera sig (Chapman, 2007, s. 364). Urban sprawl påverkar både städer och landsbygden på ett negativt sätt gällande sociala, miljömässiga och ekonomiska aspekter. Bland annat leder spridd och oregelbunden bebyggelseutveckling till ökad energianvändning och större utsläpp av växthusgaser samt luft- och ljudföroreningar (European Environment Agency, 2006, s. 6).

Urbaniseringsprocessen är även påtaglig i Sverige. 2035 beräknas Sverige ha en befolkning på 10,4 miljoner, en befolkningstillväxt som förväntas fördelas ojämnt över landets 290 kommuner. Cirka hälften av landets kommuner förväntas öka medan resterande kommuners invånarantal befaras minska. Av de kommuner som invånarmässigt beräknas växa mest, klassificeras samtliga som förorts- eller pendlingskommuner, vilket innebär att en majoritet av invånarna jobbar i en annan kommun (Svenskt Näringsliv, 2011, s. 5).

## 2.2 DEN ATTRAKTIVA STADEN

### DEN GODA STADENS DIMENSIONER

Diskussionen kring den attraktiva staden och vad som genererar stadsliv har varit långlivad inom stadsplaneringen. Genom historiska återblickar är det tydligt att stadens utformning och stadsplanering har påverkat människors beteende och stadens funktioner (Gehl, 2010a, s. 9). Vikten av det offentliga livet i den moderna staden och dess roll uppmärksammades bland annat av Jane Jacobs under 1960-talet i boken *Death and Life of Great American cities*. Jacobs resonemang belyser vikten av att åstadkomma blandade funktioner och mångfald, variation av äldre byggnader samt ny bebyggelse, småskalighet och täthet för att därmed skapa fungerande och levande städer (Jacobs, 1961/2005).

Med aktuella händelser som urbanisering och globala utmaningar menar den danske arkitekten Jan Gehl att fokus på människor som använder staden kommer att få en annan innebörd och betydelse. Detta kommer att kräva förändringar kring planering och prioriteringar i befintliga städer samt vid ny bebyggelse. Förbättrade förutsättningar för människor i städer genom gång- och cykelmöjligheter samt för stadens offentliga miljöer är av stor vikt för att åstadkomma hållbara, levande och trygga städer (Gehl, 2010a, s. 9). Människan och hennes dimensioner är därför av stor vikt när det gäller att åstadkomma en attraktiv stad enligt Gehl. Det anses till exempel vara attraktivt att många människor väljer att vistas tillsammans med andra människor



och därmed få möjlighet att kunna betrakta samt interagera med andra människor. Utformning av offentliga rum utifrån människoanpassade dimensioner har därför stor betydelse för människors möjligheter till socialt umgänge och interaktion (Gehl, 2010b, s. 20). En stor stad eller många invånare innebär inte per automatik att det är en levande stad, istället handlar det om hur stadens publika rum har möjlighet att förmedla en inbjudande känsla och därmed attrahera människor att vistas där (Gehl, 2010a, s. 63). Avgörande faktorer för att bidra till stadsliv och vitalitet i staden är enligt Gehl; täthet, tydliga och logiska rutter, små och anpassade dimensioner och en tydlig hierarki som synliggör platser av betydelse (Ibid, s. 67).

Att utgå ifrån människan och hennes dimensioner som Gehl förespråkar var en utgångspunkt i projektet *Den Goda Staden*. Huvudfrågan var huruvida det går att bygga städer som bjuder in och uppmuntrar till mänskliga möten i kreativa miljöer. Projektet var ett samverkansprojekt på initiativ av dåvarande Vägverket med delprojekt i Jönköping, Norrköping och Uppsala och pågick mellan 2005 och 2010. Syftet med projektet var att utveckla processer mellan trafikutveckling och bebyggelseutveckling för att påverka stadens möjligheter att upplevas som säker, trygg, inbjudande och öppen, dvs. vitala aspekter för att bidra till social hållbarhet. En av projektets slutsatser var att nya stadsutvecklingsprojekt alltid måste ha med den sociala dimensionen (Trafikverket, 2010, s. 10). Offentliga platser som oftast uppmärksammas i stadslivet är torgen, dock utgör torg och deras rumslighet många gånger höjdpunkter, och delvis undantag, i stadsrummen. Samtidigt är gator också offentliga platser där rörelser och dagliga aktiviteter återfinns (TRAST, 2007, s. 24). Om gator alltmer betraktas som en mänsklig zon förändras det traditionella synsättet av gatan som enbart en plats för trafikfunktioner. Det gör att attraktivitet, trygghet och trivsel blir andra viktiga mål att nå när det gäller planering och utformning av gator (Trafikverket, 2010, s. 11).

## STADSLIV OCH STADSKVALITÉER

Användningen av stadens rum och stadsliv har de senaste 50 åren påverkats av samhällsförändringar där bilen har varit en bidragande faktor. Städer är idag inte längre den självklara platsen för konsumtion, då externa köpcentra och E-handel fått en större roll. Konsumtion och handel förekommer fortfarande i staden men stadsliv utgörs idag till stor del av kaféliv samt kulturella och rekreativa aktiviteter (Gehl, 2010b, s. 20). Urbanitet handlar om förmågan att skapa stadsliv i stadsrummen. Begreppet används för att benämna stadens atmosfär och dess kulturella samt sociala kvaliteter och egenskaper. För att åstadkomma ekonomiskt välstånd är ett kvalitativt välfungerande stadsliv en förutsättning vilket gör urbanitet till en viktig beståndsdel (TRAST, 2007, s. 24). Hög rumslig kvalitet och stadskänsla bidrar till att öka människors rörelse på gator och torg, vilket skapar förutsättningar för handel samt ökad trivsel för boende och yrkesverksamma (Gehl, 2010b, s. 16). Det moderna livet har gjort att människor inte måste vistas i det offentliga rummet ifall de inte önskar. Detta ställer krav på kvalitet gällande stadens offentliga rum och dess utformning, att det är platser där människor vill vara och röra sig. Attraktivitet i det offentliga rummet är av vikt både i större städers centrala delar samt i mindre orter och bostadsområden för att därmed öka trivseln och den sociala interaktionen (Ibid, s. 20).

En gemensam studie från 2009 av Spacescape och Evidens undersökte vilka stadskvalitéer som anses relevanta för urbant liv och täthet och som därmed har möjlighet att generera attraktivitet. Studiens fokusområde var Storstockholm och lägenhetsboende i flerbostadshus. Resultatet, baserat på statistiska analyser, visade att urbana verksamheter inte enbart är avgörande

för täthet, definierade som hög koncentration av boende och arbetande (Spacescape & Evidens, 2011, s. 15). Resultatet stöds av Gehl som hävdar att täthet, som representerar kvantitet, måste kombineras med kvalitet i form av attraktiva och god stadsmiljöer (2010a, s. 69). Spacescapes undersökning visade att en del av de stadskvalitéer som räknas som attraktiva och har en avgörande roll i val av boende inte överensstämmer med de idéer kring attraktiv stadsbyggande från 1900-talets mitt som bland annat påverkats av modernistiska och funktionalistiska tankar och resulterat i en bilinriktad planering och förortsbyggande. Därmed kan studien ses blottlägga en kritik av den planering som har inneburit en funktionsseparering av bostäder, handel och arbetsområden, separation av gatunät och stora avstånd istället för närhet mellan stadsdelar samt anläggning av parker och grönområden utanför staden. Mycket av det som skapades av dåtidens arkitekter och planerare genom visionen om en attraktiv och funktionell stad och som sades grundas på forskning har i efterhand visat sig inte resultera i den tänkta attraktiviteten (Spacescape & Evidens, 2011, s. 27).

## FÖRTÄTNING

Den hållbara och attraktiva staden är idag många gånger synonymt med förtätad stadsbild. Den "förtätade staden" förespråkar koncentrerade ytor med olika användningsområden och bebyggelse och frångår funktionell zonindelning med syfte att motverka stadsutglesning (Williams, 2005, s.1). Stadens och tätortens struktur, den urbana formen, har därmed också en avgörande roll vad gäller utveckling av trafiksystem (TRAST, 2007, s. 34). Forskning visar att samspel mellan täthet, blandad mark- och bebyggelseanvändning samt stadsutformning där gående prioriteras minskar bilresor och uppmuntrar till användning av alternativa transportmedel (Cervero & Kockelman, 1997, s. 199). En kompakt stadsbebyggelse bidrar även till att fler människor kan bo nära sina arbeten och använda lokala tjänster och därmed bidra till att minska behovet av att använda bil dagligen (Williams, 2005, s.1). Reaktioner kring stadsutglesning och dess bieffekter har resulterat i att många svenska kommuner i sina översiktsplaner i större utsträckning betonar vikten av att förtäta samt att "bygga inåt" (TRAST, 2004, s. 34). Trots att det finns en samstämdhet kring att den kompakta stadsstrukturen är bäst lämpad för att stödja hållbart resande i staden poängterar Williams att förtätning många gånger är en långsam process då stadens existerande utformning förändras cirka 1-2 % per år. Vidare belyser Williams det motstånd kring förtätning som många gånger kan finnas på en lokal nivå, så kallade Nimbyism<sup>1</sup>, vilket påverkar möjligheterna att förbättra för hållbara transportalternativ genom blandade funktioner och förtätning (Williams, 2005, s. 3).

## TRAFIKYTOR I STADEN OCH DERAS POTENTIAL

En resa mellan hem och arbete med bilen tar 90 gånger så mycket utrymme i jämförelse med en motsvarande resa med buss eller spårvagn, vilket gör bilen till det mest ytkrävande fordonet (European Commission, 2004, s. 15). En parkering för 20-30 bilar kan ta upp samma yta som ett mindre stadstorg (Gehl, 2012a, s. 55). I amerikanska städer beräknas 70 % av stadsutrymmena bestå av bilrelaterade utrymmen som vägar och parkeringsplatser. I Storbritannien är motsvarande siffra mellan 30 och 40 % (Hamilton-Baillie och Jones, 2005, s. 40). Det fokus som har funnits på att bereda plats för och förbättra kapaciteten för bilar i städer har påverkat utrymmen och miljöer för gångtrafikanter och cyklister. Fysiska hinder i form av lyktstolpar, pollare och trafiksignaler är många gånger placerade i gångtrafikanternas utrymmen för att lämna

<sup>1</sup> Nimby är en akronym för *Not in my backyard*. Begreppet används för att beskriva boendes negativa inställning mot aktuella projekt i deras omgivning, i de flesta fall byggnadsprojekt. Motståndarna kan många gånger anse att projektet behövs men då förslagsvis någon annanstans.

fri väg för bilar. Även vägkorsningar, trafikljus och tunnlar påverkar gångtrafikantens stadsmiljö negativt. För cyklister kan det många gånger saknas en lämplig och anpassad infrastruktur vilket resulterar i lösningar där cyklister måste samsas med bilar om utrymmen, i många fall utan anpassning och hänsynstagande från bilisters sida. Ett återkommande sätt att hantera denna risk för oskyddade trafikanter och cyklister i trafikmiljöer har varit att separera olika trafikslag (Gehl, 2012a, s. 92).

I rapporten *Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity* från UN Habitat (2013) konstateras det att framtidens stadsplanering i större utsträckning bör överväga faktorer som åldrande befolkning, låga födelsetal och förändrade familjestrukturer och dess påverkan på boendeefterfrågan samt invånardynamik i städer. Dessa faktorer kommer även att påverka städernas offentliga platser och gator. Rapporten slår fast att förändringar för stadsplanering kommer att krävas när miljöpåverkningar, sociala kostnader i form av urban sprawl och demografiska förändringar blir tydligare (UN Habitat, 2013, s. 64). I rapporten *Reclaiming city streets for people – Chaos or quality of life?* från Europeiska kommissionen (2004) är utgångspunkten att globala utmaningar som urbanisering och klimatförändringar kräver förändring av trafiktytor i staden. Transportsektorn har en avgörande roll i en sådan utveckling vilket blir uppenbart och ifrågasatt när trafik sätts i förhållande till stadens begränsade utrymmen. Enligt rapporten är en principiell utmaning för samtliga europeiska städer att hitta lösningar kring hur gaturum och deras kapacitet kan användas effektivare för att skapa möjligheter för alternativa transportmedel. Något som dels kan ske genom att permanent ta bort och omvandla gatu- och trafiktytor eller åstadkommas med temporära och flexibla lösningar. Förändring av gaturum ska ses som en del i ett större perspektiv; genom att ta bort och begränsa tytor för bilar och bilister krävs något i gengäld, exempelvis förbättrad stadskärna samt uppdaterade cykel- och kollektivtrafikmöjligheter (European Commission, 2004, s.15).

*“Road space reallocation is not about making life difficult for car drivers, it is about improving the mobility options and quality of urban life for all.”* (European Commission, 2004, s. 50)

Baserat på olika fallstudier i Europa, där omgjorda trafiktytor har varit en av många åtgärder för att åstadkomma förbättrade stadsmiljöer och utrymme för hållbara transportalternativ, konstaterar rapporten att implementering av alternativa trafiklösningar inte har resulterat i ökade förseningar och trängsel som många gånger befarats. På längre sikt har förändringar i gaturummen i de undersökta fallstudierna bidragit till minskad bilism (European Commission, 2004, s.18). Många städer runt om i västvärlden har uppmärksammat arbetet kring att anpassa gator och vägar för att rymma fler transportslag än bilar. Existerande gaturum och vägnät görs om för att skapa bättre plats och förutsättningar för cyklister, gångtrafik och stadsliv vilket samtidigt reducerar tytor för motortrafik. Även om ombyggnad av befintliga trafiktytor många gånger är möjligt är kostnaden oftast väldigt hög. En avgörande fråga i arbetet med förändra existerande gatustruktur är hur användningen för olika trafikslag ska optimeras (UN Habitat, 2013, s. 65).

Gator har i allt större utsträckning uppmärksammat som publika platser runt om i världen, men för att gator ska bli mer levande och fullständiga krävs det att de i större utsträckning ses som offentliga platser (UN Habitat, 2013, s. 30). *Street as Places* är en kampanj initierad



av PPS (Project for Public Spaces) med bas i USA. Projektets syfte är att uppmuntra planerare och myndigheter, lokalt och nationellt, att förändra utformning och konstruktion av offentliga gator och att därvid frångå den traditionella bilden av gator som ytor där endast motortrafikens behov tillgodoses. Målet är att åstadkomma förändring så att gator kan betraktas som platser, vilket kan generera ekonomisk vitalitet, större utrymme för allmänheten samt förebygga hälsa och hållbarhet (Project for Public Spaces, 2013a).

Det finns i dagsläget många exempel på temporära och permanenta lösningar där trafikytor har förändrats. Projekten förekommer främst i västvärlden där det finns ett växande intresse och initiativ för att utveckla gator och vägar som offentliga platser. Metoder och tillvägagångssätt för att förändra gator till mer offentliga platser varierar. Vissa har fokuserat mer på kvalité för stadsinvånare medan andra projekt i större grad fokuserat på ekonomiska eller miljömässiga aspekter (UN Habitat, 2013, s. 31). Ett uppmärksammat projekt är omvandlingen längs med Broadway Boulevard och kring Union Square samt Times Square i New York. Där genomfördes under 2009 ett omfattande projekt för att förändra gaturummen och skapa inbjudande, säkra och tillgängliga miljöer för boende och besökare. Projektet påbörjades 2009, inledningsvis med billiga och tillfälliga lösningar i form av planteringar, bänkar och bord (Project for Public Spaces, 2013b). Syftet med den inledande och temporära fasen var att se ifall förändringarna i gaturummet gav önskad effekt. Mätningar före och efter visade bland annat att olyckor där gångtrafikanter var involverade minskade med 35 % efter att förändringarna hade genomförts. För bilister och medpassagerare motsvarade denna siffra 63 %. Trängsel och den genomsnittliga bilhastigheten minskade samtidigt som busstrafikens tillgänglighet förbättrades. Baserat på dessa resultat beslöt dåvarande borgmästare Bloomberg att förändringarna skulle genomföras permanent 2010 (The City of New York, 2013).



Figur 3 och 4 visar Broadway mellan Columbus Circle and Times Square före och efter den permanenta ombyggnaden. NYCDOT, Broadway: Greenlight for Midtown, 2009 via Flickr

## 2.3 FÖRÄNDRINGAR KRING BILANVÄNDNING

### TRANSPORTPARADIGM

Människors val av transportslag påverkas till viss del av tillgänglighet, kostnader och kunskap. Bland annat kan ökade bensinkostnader och hälsoaspekter leda till ökad motivation att gå och cykla istället för att använda bil vid lokala resor. För att motivation ska bidra till förändrat transportbeteende krävs det en planering som inriktas på förbättrade och utvecklade kollektivtrafiksystem, trottoarer, cykelbanor och cykelparkeringar (Litman, 2013a, s. 30). Med förändrade förutsättningar och ökad uppmärksamhet på bilismens negativa konsekvenser pågår det ett paradigmskifte inom trafikplanering (Litman, 2012, s. 24).

Den äldre och delvis rådande trafikplaneringen har haft sitt fokus på rörlighet och framkomlighet. Den har utgått från att maximera det avstånd människor kan röra sig i förhållande till existerande kostnads- och tidsramar. En sådan rörelseorienterad planering tenderar att favorisera ett hierarkiskt vägnät där mindre vägar och gator ansluter till större genomgående och högtrafikerade vägar. Detta medför barriärer och ökad reslängd för andra transportslag (Litman, 2013b, s. 21). Medan det äldre paradigmet inom trafikplanering har haft ett ingenjörsperspektiv med fokus på framkomlighet tenderar det nya att ha ett mer ekonomiskt perspektiv och tillgodose en rad olika områden, möjligheter och mål (Litman, 2012, s. 26). Utifrån ett nyare synsätt betonas tillgänglighet till aktiviteter och tjänster. Avgörande faktorer som påverkar tillgänglighet är kvalitén på alternativa transportslag, anslutning mellan olika transportslag samt avstånd mellan destinationer (Litman, 2013b, s. 22). Genom att i högre grad betona olika aspekter av tillgänglighet utvidgas möjligheterna till mer varierade och kostnadseffektiva lösningar. Ett nytt trafikplaneringsparadigm kräver en övergripande förståelse och insikt av vad som styr transportbehov för att därmed avgöra vilka typer av hjälpmedel och tjänster som användarna efterfrågar men också insikt om hur de kan hanteras samt anpassning av rådande transportsystem (Litman, 2012, s. 26). Eftersom framtidens transportefterfrågan anses osäker bör planeringen uppmuntra till variation och flexibilitet med Litman (2013a, s. 30).

### HÅLLBARA TRANSPORTSYSTEM

Ett hållbart transportsystem ska leda till att det bilburna transportberoendet minskar och att användningen av hållbara transportsätt främjas, parallellt med att det sker en miljöanpassning av motorfordon och infrastruktur. En av de största utmaningarna för ett hållbart transportsystem är att minska den samlade efterfrågan på resor och transporter. För att åstadkomma detta har, som påpekats, den täta och blandade staden stor betydelse. För en övergång till ett hållbarare transportsystem krävs en kombination av övergripande transportpolicys och åtgärder som påverkar stadsutvecklingen över en längre tidsperiod (Malmö, 2012a, s. 11). Enligt Banister finns det fyra övergripande faktorer som har relevans för ett hållbart transportsystem (2007, s. 75):

#### FYSISK PLANERING

Fysisk planering har möjlighet att påverka utformningen av stadens utrymmen och därmed dess användning. Blandbebyggelse kan göra stadsdelar mer självförsörjande genom att boende, arbetsplatser, servicetjänster samt fritidsaktiviteter samordnas inom acceptabla avstånd vilket kan minska behovet av att resa med bil inom staden (Malmö, 2012a, s. 11). Enligt Banister kan fysisk planering bidra till

att omvärdera innebörden av gator och dess uppbyggnad som utrymme reserverat för bilar. Trafikytor kan i större utsträckning betraktas som platser med olika användningssområde för så väl människor som för olika alternativa transportmedel. Detta gör att de kan användas på olika sätt under olika tidpunkter av dygnet (Banister, 2007, s. 75).

#### TEKNISKA FÖRBÄTTRINGAR

Förbättrade tekniska lösningar och anpassningar av transportsystem och kan innebära energieffektivare fordon och motorer som i sin tur resulterar i minskad klimatpåverkan (Malmö, 2012a, s. 11). Dessa förändringar behöver inte innebära stora omställningar för allmänheten. Däremot efterfrågas även förändrat beteende i form av eko-körning och hastighetsbegränsningar, något som i högre utsträckning påverkar människors vardagsrutiner (Banister, 2007, s. 75).

#### NEGATIVA INCITAMENT

Praktiska hinder för en smidig bilanvändning kan göras med syfte att få människor att avstå från att använda bilen när det finns likvärdiga alternativ. Åtgärder kan bland annat innebära att sänka hastigheter eller att reducera gatuutrymmen till förmån för cyklister (Malmö, 2012a, s. 11). Reglering och prissättning i form av ökade bensinkostnader och vägtullar är ytterligare några negativa incitament. Dessa åtgärder kan resultera i förbättrad miljö kvalitet samt minskad trängsel. Banister belyser dock vikten av allmänhetens acceptans för att dessa åtgärder ska fungera effektivt (Banister, 2007, s. 75).

#### POSITIVA INCITAMENT

Positiva incitamentet används för att få människor att välja alternativa transportlösningar. Det kan ske genom ökad komfort, utökning av kollektivtrafiks linjer och turtäthet, utbyggnad av cykelbanor, förbättrade cykelparkeringsplatser samt genom att minimera fysiska hinder för gående och cyklister (Malmö, 2012a, s. 11).

För att en stad ska åstadkomma ett hållbart transportsystem krävs det insatser inom samtliga nämnda kategorier; fysisk planering, beteendepåverkan i form av positiva och negativa styrmedel samt tekniska åtgärder (Malmö, 2012a, s.11). En omställning till ett hållbart transportsystem kräver engagemang och acceptans bland potentiella brukare så att de förstår bakomliggande orsaker till regler och förändringar. Social acceptans handlar också om att få brukare att acceptera och stödja genomförda åtgärder som på sikt kan resultera i ändrade resvanor och transportmönster. Det är en viktig faktor som enligt Banister många gånger förbises. Åtgärder för att uppmuntra och förändra användning måste integreras med praktiska metoder för att minimera trafiken. Detta är något som kräver effektiv markanvändning där planering, lagar och regleringar integreras med fysiska hinder och konstruktioner (Banister, 2007, s. 75).

#### HÅLLBARA TRAFIKSTRATEGIER OCH MOBILITETSPLANER

Under de senaste åren har hållbara mobilitetsplaner fått ökad uppmärksamhet. Idag har allt fler europeiska städer utvecklat eller påbörjat arbetet med en strategisk plan för ett hållbart transportsystem. *Sustainable urban mobility plan*, SUMP, är ett EU-projekt som stödjer arbetet kring hållbara transportsystem. Syftet med projektet har varit att etablera europeiska definitioner och



riktlinjer för vad hållbar mobilitet kan innebära. En hållbar urban mobilitetsplan ska bland annat bidra till att skapa ett hållbart transportsystem genom att minska koldioxidutsläpp, energiförbrukning samt luft- och ljudföroreningar. Utöver detta ska en hållbar mobilitetsplan bidra till att förbättra stadens attraktivitet och kvalitet genom gestaltning och utformning av urbana miljöer (SUMP, 2011, s. 6). I Sverige har arbetet med hållbara trafiksystem skett i samband med TRAST. En trafikstrategi kan ses som ett underlag till översiktsplanen och ange inriktning för den kommunala trafikplaneringen. Strategin kan beskriva hur trafiksystem för olika transportslag ska utvecklas och bidra till god stadsutveckling som stämmer med översiktsplanens vision. Vidare kan en trafikstrategi behandla och formulera mål för gods- och privattrafik samt alternativa transportslag på lokal och regional skala. En trafikplan ses som steget efter en trafikstrategi och behandlar konkreta åtgärder för olika trafikslag (TRAST, 2007, s.16).

## MOBILITY MANAGEMENT

*Mobility management* är ett arbetssätt där information och metoder används för att öka uppmärksamhet och påverka resenärers beteende och attityder. Användning av befintlig infrastruktur och transporter kan genom så kallade ”mjuka åtgärder” effektiviseras och optimeras utan att det krävs större finansiella investeringar. Meningen med mobility management är att påverka resan innan den börjar. Metoden ska ses som ett komplement till tekniska lösningar för att åstadkomma en större effekt av effektivare resande (Mobility Management, 2013). Ett exempel på mobility management är European mobility week som sedan 2002 sker varje år mellan den 16-22 september. European mobility week är en upplysningskampanj som går ut på att motivera europeiska medborgare att använda alternativa transportmedel till bilen och nyttja kollektivtrafik, cykel samt att gå i så stor utsträckning som möjligt. I Sverige, där kampanjen heter Europeiska trafikantveckan, har vi varit delaktiga i den EU-stödda kampanjen sedan start. 2012 engagerade sig 2158 städer i kampanjen och i Sverige deltog 105 kommuner. Intresset för att delta i kampanjen har ökat för varje år. Länder som har haft starkt stöd på ministernivå har visat sig vara de mest framgångsrika när det gäller deltagarantal och aktiviteter (Naturvårdsverket, 2013b).

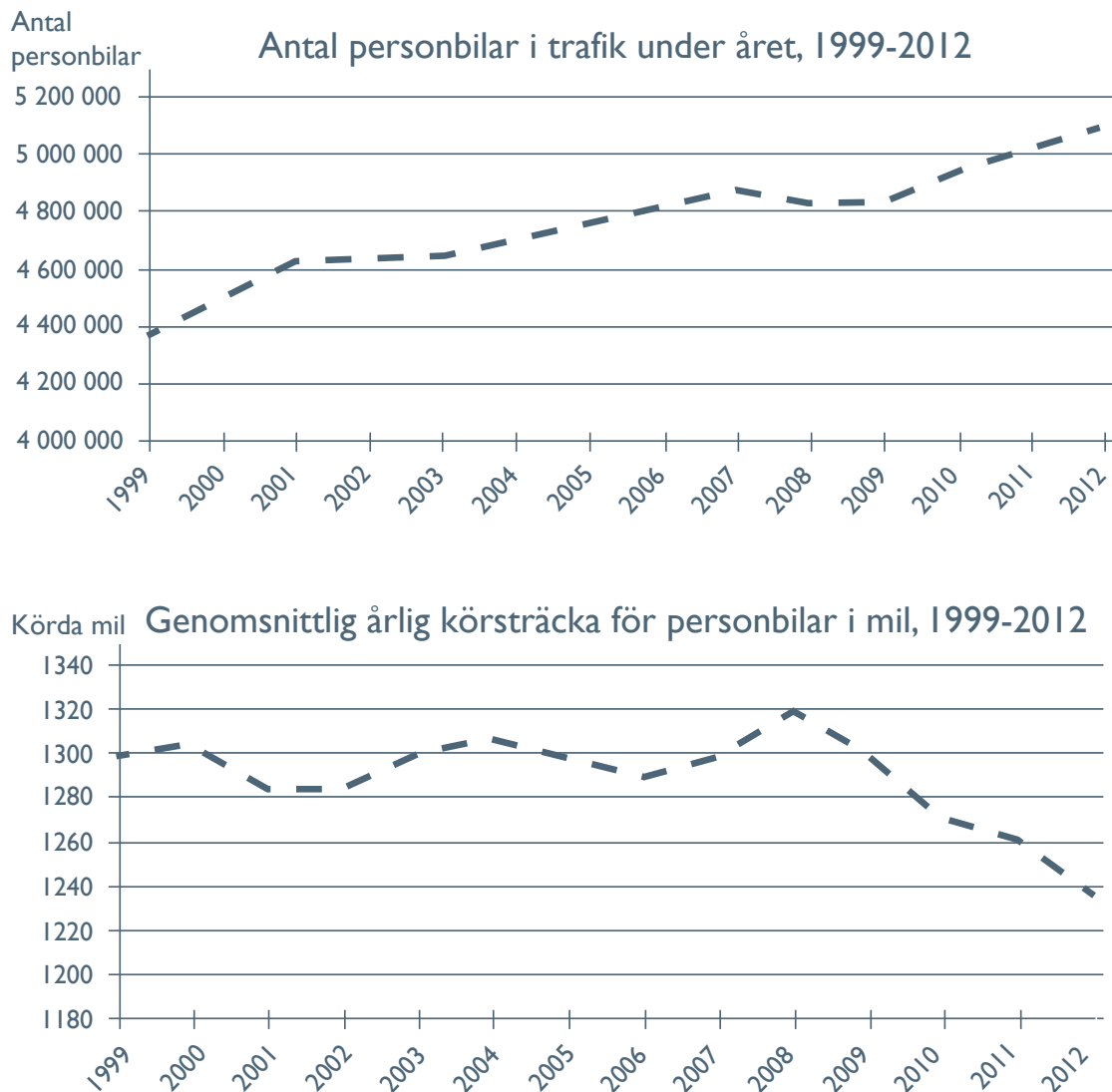
## 2.4 FENOMENET PEAK CAR

### BAKGRUND

De senaste åren har en avmattad ökning samt i vissa fall minskad användning kring privat bilanvändning observerats och dokumenterats i många västerländska länder, bland annat i USA, Australien samt en rad europeiska länder. Peak car har använts som en övergripande benämning för detta fenomen. Dock är det fortfarande en relativt ospecificerad benämning och vissa forskare undviker att använda termen (Goodwin & van Dender, 2013, s. 243). Studier som har gjorts mellan 1995-2005 visar på procentuella skillnader i bilanvändning och hur det till viss del har minskat i en rad städer; I London har den minskat med 1,2 %, Stockholm med 3,7 %, Wien med 7,6 % och Zürich med 4,7 %. I amerikanska städer som Los Angeles samt San Francisco har bilanvändningen minskat med 2,0 % respektive 4,8 % (Newman & Kenworthy, 2011, s. 33). En utveckling som har skett parallellt med att städerna har vuxit invånarmässigt. Schnipper och Ball presenterade 2011 en rapport där de hade granskat res- och transportaktivitet i åtta västerländska städer<sup>2</sup>. Deras analyser visade på att i alla länder, trots stora skillnader mellan ländernas transport- och bensinkostnader, hade transportaktiviteten stabiliserats. När

<sup>2</sup> De åtta länderna, alla OCED-medlemmar; Schnipper och Millard-Ball tittade på i sin studie var USA, Kanada, Sverige, Frankrike, Tyskland, Storbritannien, Japan och Australien.

endast bilanvändning granskades visade den framtagna statistiken att privatbilismen i samtliga åtta länderna hade minskat de senaste åren (Millard-Ball & Schipper, 2011, s.13). I Sverige visar statistik från 2013 gjord av Trafikanalys att bilkörningen har minskat i jämförelse med tidigare år. Parallellt med denna utveckling har antalet personbilar i trafiken fortsatt öka (Trafikanalys, 2013). Diskussioner kring Peak car och reducerad bilism är inte ny. En potentiell minskning av bilanvändning uppmärksammades redan under 90-talet och 00-talet i form av diskussioner och rapporter av insatta forskare, diskussioner som då inte väckte någon större uppmärksamhet (Goodwin & van Dender, 2013, s. 245).



Figur 1 och 2 visar att mellan 1999-2012 har personbilar i Sverige ökat samtidigt som den genomsnittliga körsträckan/personbil har minskat. Omgestaltade diagram av undertecknad med underlag från Trafikanalys, 2013

## ANLEDNINGAR

Det finns ett antal teman och återkommande tendenser som i hög grad anses bidra till fenomenet Peak car och de dokumenterade förändringar när det gäller den privata bilanvändningen i västvärlden. Nedan följer sex av de vanligast förekommande.

### BEGRÄNSAD RESTID

En timme är det uppskattade tidsspänn människor beräknas vara villiga att ta sig enkel väg i sina vardagliga resor. Detta är relevant för städers utformning, transportmöjligheter och möjlighet att expandera. Bilen har varit det transportslag som har haft bäst förutsättningar att på en lokal nivå ta sig längst under detta tidsspänn. De förutsättningarna har dock ändrats i takt med att fler bilar i städerna resulterar i fler köer och trafikstockningar vilket påverkar bilens restid (Newman, & Kenworthy, 2011, s. 34).

### ALTERNATIVA TRANSPORTMEDEL

Utveckling och utbyggnad av kollektivtrafik har tidigare setts som en mindre del av transportplaneringen till följd av att bilen många gånger har varit det transportmedel det främst har fokuserats på vid trafikplanering. Dock är det dokumenterat att utökad kollektivtrafik har en effekt som direkt visar sig i form av minskad bilanvändning (Newman & Kenworthy, 2011, s. 34). Ytterligare en stark trend kring alternativa transportmedel är det ökande antalet cyklister. Sammanställd statistik över bil- och cykelförsäljning i Europa under 2012 gjord av NPR<sup>3</sup> visar att det säljs fler cyklar än bilar i majoriteten av de europeiska länderna med undantag från Luxemburg och Belgien (Calamur, NPR, 2013).

### URBANISERING

De största förändringarna kring minskad privatbilism och bilanvändning är tydligast i städerna. Det indikerar att urbana faktorer har en viktig roll i förändringar kring Peak car och reducerad bilism. Uppenbara anledningar är hög täthet mellan destinationer, tillgång till alternativa transportslag samt trafikreducerade lagar och strategier (Goodwin & Van Dender, 2013, s. 252). 2050 förväntas 70 % av jordens befolkning bo i städer, ett resultat av de möjligheter och val som finns tillgängliga i urbana miljöer med hög densitet. Denna befolkningsförändring kommer att innebära stora utmaningar för rådande infrastruktur och transportsystem. Metz menar att ekonomiskt och kulturellt framgångsrika städer kännetecknas av en växande befolkning och goda järnvägsalternativ. Detta bidrar i sin tur till minskad bilanvändning vilket möjliggör bättre användning av vägutrymmen för gångtrafikanter, bussar, godstransporter och utryckningsfordon (Metz, 2013, s. 265).

### DEMOGRAFISKA FÖRÄNDRINGAR

Medelåldern bland invånare i västerländska städer blir allt högre. Då äldre människor många gånger använder bil i mindre grad än yngre, påverkar det bilanvändningen i städer med en äldre befolkning (Newman & Kenworthy, 2011, s. 36). Parallellt med denna utveckling har antalet unga som tar körkort minskat. Studier visar att personer som tar körkort i sen ålder ofta använder bil i mindre utsträckning (Goodwin & van Dender, 2013, s. 251). Vidare påverkar ökad livslängd våra livsval då stora händelser som utbildning, giftermål och barnafödelse sker allt senare i livet. Det gör att en bilberoende livsstil anammas senare, något som resulterar i ett minskat bilresande och användning bland unga vuxna, framförallt män i västvärlden (Metz, 2013, s. 264).

<sup>3</sup> National public radio, ett amerikanskt icke-vinstdrivande public service företag.

### EKONOMISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

Många oljeproducenter och företag börjar medge att perioden av lättillgänglig och billig bensin är över, med ökade bränslepriser som följd (Newman & Kenworthy, 2011, s. 38). Ytterligare en förklaring som nämns när förändrad bilanvändning konstateras är den ekonomiska recessionen som inträffade runt 2007 i västvärlden med start i USA. Metz menar dock att det bara är en bidragande faktor och att en minskning av bilanvändning påbörjades redan i mitten av 1900-talet vilket tyder på att den rådande lågkonjunkturen och ökade oljepriser endast har en sekundär betydelse (Metz, 2013, s. 268). Millard-Ball och Schipper poängterar även de att förändringar i form av stagnation kring transportaktivitet och minskad privatbilism, som deras studie visar på, påbörjades innan en ökning av bensin- och oljepriser skedde. De instämmer därmed i Metz resonemang att minskad transportefterfrågan endast delvis kan förklaras med ökade bränslekostnader och förändrade ekonomiska förutsättningar (Millard-Ball & Schipper, 2010, s.14).

### INTERNET OCH TEKNOLOGI

Den moderna livsstilen är idag i allt större grad uppbyggd kring teknologi som mobiler och datorer (Metz, 2013, s. 263). Internet har gjort det möjligt att aktiviteter som arbete och shopping inte längre behöver vara knutna till traditionella och lokala platser. Informationsteknik kan ersätta visst resande samtidigt som denna typ av teknik kan underlätta resandet genom att göra det lättare och effektivare (Ibid, s. 265). Litman menar att utvecklingen och förbättringen av servicetjänster och telekommunikation har bidragit till att minimera behovet av att resa (Litman, 2013a, s. 9).

Newman och Kenworthy betonar att det förekommer väsentliga samband mellan många av de konstaterade anledningarna. Ökad urbanisering av tidigare bildominerade städer tillsammans med satsningar på kollektivtrafiksystem och förbättrad anpassning i städer för gångtrafikanter och cyklisterna är trender som utvecklar och förhåller sig till varandra (Newman & Kenworthy, 2011, s. 38). Många studier som gjorts kring Peak car och minskad bilanvändning diskuterar och redogör för trender som har observerats på en nationell nivå. Men för ökad förståelse för förändringar av privat bilanvändning anser Goodwin och Van Dender att de bör analyseras i regionala och lokala kontexter, främst för att potentiella effekter och konsekvenser kan tydliggöras (Goodwin & Van Dender, 2013, s. 252).

### INSTÄLLNINGAR TILL PEAK CAR

I artikeln *Three views on 'Peak Car'* redogör Phil Goodwin för olika inställningar till fenomenet Peak car och dokumenterade förändringar rörande bilanvändning i västvärlden. Att bilanvändning och bilägande kommer fortsätta öka till följd av ökad befolkningssmängd är en inställning som delas av många regeringar enligt Goodwin. Även faktorer som ökade inkomster och lägre kostnader för bilanvändning förväntas leda till fortsatt ökad bilanvändning. Denna inställning till Peak car förklarar minskningar i transport- och trafikstatistik som temporära förändringar eller som ogynnsamma tillfälligheter. Detta är förklaringar Goodwin ställer sig frågande till eftersom han menar att det är en utveckling som har varit påtaglig de 20 senaste åren (Goodwin, 2012, s. 9).

*”Nearly 25 years is rather a long time to be described as temporary, unfavorable circumstances.” (Phil Goodwin, 2012, s. 10)*

I en rapport från OECD år 2011 konstateras att det finns skäl att förvänta sig en fortsatt minskning av sambandet mellan högre inkomst och ökad bilanvändning. Samtidigt menar rapporten att det är tydligt, enligt statistik och prognoser, att ökad inkomst och välfärd för låginkomstgrupper i både höginkomstländer samt utvecklingsländer i framtiden kan resultera i en ökad efterfråga på resor med bil. Även ökad befolkning kan förväntas resultera i ett ökat resebehov. Rapporten slår fast att hypotesen Peak travel kan ses som rimlig men långt ifrån säker. Det anses därför vara riskfyllt för I-länder att enbart basera beräkning kring framtida transportutveckling på ett antagande om mättnad av bil- och reseanvändning (OECD, 2011, s. 31). En annan åsikt bland forskare och berörda parter är, enligt Goodwin, att bilanvändning stagnerar (Goodwin, 2012, s. 11). Metz menar att val och behov har mötts vilket har resulterat i en mättad bilanvändning (Metz, 2013, s. 259).

*”Per capital daily travel has ceased to grow in developed economies, as has car use (...). In the first instance, therefore, the emerging phenomenon may be designated ‘plateau car’. Growing incomes no longer drive growth of travel demand.” (Metz, 2013, s. 260)*

Teorin Goodwin själv stöder menar att tillväxt tenderar att följas av nedgång och tillbakagång och att privatbilismen kommer att minska efter att ha ”nått sin topp”. Samtidigt understryks det att tendenser för en nedåtgående trend av bilanvändning fortfarande inte är fullt bevisade. Å andra sidan påpekar Goodwin att motsatsen; ökad bilanvändning är desto mindre troligt (Goodwin, 2012, s. 13). Kärnan i Goodwins resonemang kring Peak car är att existerande förändringar kring bilanvändning många gånger inte enbart bör förklaras med ekonomiska argument som exempelvis lågkonjunktur. Många av de förändringar och bakomliggande anledningar till minskad bilanvändning som är synliga i västvärlden passar inte in de traditionella prognoser som gjorts och görs kring privatbilism och bilanvändning (Ibid, s. 16). Trots olika inställningar, där en del är motsäggande, har många forskare insatta i Peak car samma inställning; att det finns en övre gräns för den privata bilanvändningen (Goodwin & Van Dender, 2013, s. 245).

## TRAFIKPROGNOSER I SVERIGE

I Sverige har Trafikverket i uppdrag att ta fram trafikprognoser för persontransporter inom väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Underlag för trafikprognoserna är bland annat SCB:s befolkningssprognoser, prognoser om ekonomisk utveckling och regeringens långtidsutredning. Arbetet kring basprognoser stäms av med bland annat energimyndigheten och sjöfartsverket.

Trafikprognoser som ligger till grund för den nationella trafikplanen 2014-2025 grundas på att planerade infrastrukturprojekt enligt den nuvarande transportplanen 2010-2021 är genomförda. Dessa basprognoser utgör ingen sann bild över framtiden utan ska snarare fungera som riktlinjer ifall beslutad politik genomförs (Trafikverket, 2013b, s. 7). Trafikprognoser försöker förutsäga en framtida utveckling kring trafik och transport. För detta krävs det stor mängd information om trafik och dess förutsättningar, samhälls- och omvärldsfaktorer, befolkningens mängd, nivåer för sysselsättning, bilinnehav, kostnader samt restider. Utöver detta krävs en trovärdig teori kring vad som påverkar och styr trafikens utveckling samt en modell för att applicera teorin på dataunderlaget (WSP, 2007, s. 3).



I Trafikverkets basprognoser för persontransporter som ligger till grund för arbetet med den nationella transportplanen 2014 – 2025 beräknas trafikarbetet med personbil att till 2030 ha ökat med 34 % jämfört med 2010 vilket motsvarar en ökning på 1,5 % per år. Under samma period förväntas det totala persontransportarbetet för samtliga transportmedel; bil, buss, tåg och flyg öka med 29 %. Enligt prognoserna förutspås persontransportarbetet för regionala bilresor ha en tillväxt på 39 % mellan 2010 och 2030 vilket innebär en årlig tillväxt på 1,7 %. Ökningen för regionala bussresor beräknas under detta tidsintervall vara 4 % vilket motsvarar en tillväxt på 0,2 % per år. För regionala tåg förväntas tillväxten vara 32 % och den årliga tillväxten 1,4 % (Trafikverket, 2013b, s. 17). I sydvästra Skåne förväntas trafikarbete för personbil mellan 2010 – 2030 öka med 50 % vilket motsvarar en årlig tillväxt på 2,1 %. För Skåne nordväst är motsvarande siffror 39 % samt 1,7 % (Ibid, s. 18).<sup>4</sup>

## FRAMTIDSSCENARIER ISTÄLLET FÖR TRAFIKPROGNOSER

De olika scenarierna för framtida resmönster, fortsatt tillväxt med tillfälliga avbrott, stagnation alternativt en nedåtgående trend medför alla olika implikationer för transportrelaterade lagar och regler. Enligt Millard-Ball och Schipper är det relevant att ifrågasätta huruvida framtida resebehov kommer att fortsätta utvecklas efter den kurva som tidigare har dokumenterats. Många prognoser som berör regionala resebehov grundas på antagningar att behov ökar i förhållande till inkomst. Det är ett antagande Millard-Ball och Schipper betonar ska behandlas med uppmärksamhet och försiktighet (Millard-Ball & Schipper, 2011, s.14). Goodwin och van Dender betonar att trender och tendenser som visar på förändringar i bilanvändning i västvärlden per automatik inte ger belägg för att fastställa prognoser för framtida bilanvändning (Goodwin & van Dender, 2013, s.252). Enligt Goodwin och van Dender är det logiskt att istället för prognoser diskutera potentiella scenarion kring framtidens bilanvändning (Ibid, s. 253). Utvecklingen av framtidens transportsystem kommer att bero på både externa och interna faktorer inom transportsystemet. Betydelsefulla faktorer är hur samhällen och städer förhåller och anpassar sig till växande invånarantal, åldrande befolkning samt till nya generationer som föredrar en urban livsstil utan bil. Det kommer enligt Metz kräva att transportpolitiska åtgärder i högre grad anpassas efter demografiska, sociala, ekonomiska samt miljörelaterade utvecklingar (Metz, 2013, s. 269).

*"(...) the idea of 'peak car' does not itself lead to a specific policy approach, but it does widen the set of feasible policy outcomes, especially those intended to encourage less cardependent lifestyle for reasons of health, economic efficiency, or environmental improvement."* (Goodwin, 2012, s. 15)

<sup>4</sup> *Trafikarbete* är en benämning för antal kilometer som ett specifikt fordonslag kör under ett under en viss tidsperiod. *Persontransportarbete* är en enhet som används för att beskriva den transportvolym som transporteras. Enheten mäts i personkilometer och fås genom att multiplicera antal personen som färdas i ett fordonslag med antal resta kilometer per person.

## 2.5 NULÄGESBESKRIVNING – SLUTSATSER

- ▶ Klimatförändringar ökar och samtidigt konstateras svårigheterna med att nå nationella miljömål. Det är en utveckling som människans tekniska framsteg och privatbilismen till stor del har bidragit till.
- ▶ Urbaniseringsprocessen sker i en allt större utsträckning. Fler människor bor i städer till följd av flexibla livsstilar och ett centrerat utbud av service och jobb kring städerna. Detta resulterar i påfrestningar för stadens ytor, mobilitet och planering.
- ▶ Stadens attraktivitet blir ett allt viktigare konkurrensmedel för städer och utgör en viktig roll i städernas vision om hållbar utveckling. Förändrade förutsättningar och behov kring mobilitet och attraktivitet påverkar det dagliga stadslivet och vad som efterfrågas i urbana miljöer.
- ▶ Ökat fokus på städernas attraktivitet samt platsbrist till följd av urbanisering gör att trafikytorna delvis ifrågasätts och förändras i större utsträckning i västvärlden. Bland annat kan de göras flexibla och rymma fler funktioner samt anpassas för andra trafikslag i större utsträckning än idag.
- ▶ Ett mobilt paradigmskifte pågår; fokus är på tillgänglighet snarare än framkomlighet vilket i sin tur påverkar vilka trafikslag som prioriteras i stadsrummet.
- ▶ Dokumenterade förändringar kring bilanvändning sett till statistik i västvärlden samt i Sverige. Detta beror på en rad olika anledningar; förändrade inställningar och behov bland brukare, demografiska förändringar, it-lösningar, kostnader etc.
- ▶ Parallellt med detta visar Trafikverkets prognoser på en ökning av privatbilism i Sverige.
- ▶ Begreppet Peak car är omdiskuterat och dess innebörd innebär i sig inga förändringar för stadsplaneringen men kan utgöra en viktig faktor för beslutsfattare gällande trafikplanering och relaterade lagar.

### 3. INTERVJUSTUDIE

*Intervjustudien utgår från uppsatsens frågeställning; det vill säga trafikplanerarens beredskap och insikt kring aktuella förändringar rörande privatbilism och dess påverkan på trafikplanering i Öresundsregionen. För att svara på detta vävs sociala, miljömässiga och urbana aspekter som har tagits upp under nulägesbeskrivningen in i intervjustudien. Dessa är viktiga aspekter att belysa eftersom de utgör förändringar som pågår på en global, nationell och lokal nivå och som påverkar stadens utformning samt planering.*

*Som en introduktion till intervjustudien redogörs inledningsvis för studiens kvalitativa underlag samt dess struktur. Därefter presenteras aktuella utmaningar i Öresundsregionen och de fyra städernas visioner utifrån deras översiktsplaner och trafikstrategier följt av intervjustudiens två delar.*

#### 3.1 VAL AV EMPIRISKT UNDERLAG

För att förstå rådande förändringar kring bilanvändning och anpassade transportsystem har intervjuer bedömts vara det mest lämpade empiriska underlaget för denna rapport. De städer som det fokuseras på i intervjustudien är Lund, Helsingborg, Malmö och Köpenhamn. Valet av dessa städer grundas i att de alla är större städer i Öresundsregionen med olika förutsättningar; storleksmässigt, historiskt och politiskt. Intervjustudien ska belysa rådande inställningar och aktuell problematik kring förändrade behov och efterfråga gällande trafik- och stadsplanering. Avsikten har inte varit att jämföra städernas trafikplanering. Detta hade dessutom varit omöjligt då städerna har olika förutsättningar och resurser, något som yttrar sig i olika prioriteringar och specifika projekt. Istället lyfter intervjustudien fram intervjupersonernas inställningar och exempel på hur de aktuella städerna går tillväga gällande förändrade förutsättningar för trafiken och vad som prioriteras. Detta har resulterat i att en eller två informanter från en stad har fått mer utrymme än andra under vissa avsnitt, medan samma person under andra avsnitt inte fått lika stor plats.

Inför arbetet med att kontakta potentiella intervjupersoner var jag i kontakt med Christer Ljungberg på Trivector som rekommenderade ett antal personer vilket gav mig ett urval att utgå från. Informanterna kontaktades via e-post där en kort presentation kring mitt examensarbete bifogades och syftet med intervjuerna presenterades. Då fokus i denna uppsats ligger på staden är samtliga intervjupersoner kommunala tjänstmän med koppling till trafikplanering, med undantag för Ljungberg. Förutom att ha arbetsuppgifter som är kopplade till stadsplanering har de i sin arbetsroll en inblick i den politiska sfären. I Malmö respektive Lund gjorde min infallsvinkel att jag blev rekommenderad att kontakta en kollega som den tillfrågade ansåg vara mer insatt kunskapsmässigt inom det aktuella området. I Helsingborg samt Köpenhamn hörde jag av mig till stadsbyggnadskontoret respektive Center for Bydesign som vidarebefordrade min intervjuförfrågan till relevant tjänsteman. Därefter bokades intervjutillfälle med en framförhållning på ungefär tre till fyra veckor. Cirka två dagar innan intervjutillfället skickades intervjufrågorna ut till informanterna. Samtliga informanter har fått samma intervjufrågor men med mindre justeringar för att vara anpassade efter specifik informant. Anledning till detta är underlätta en jämförelse kring åsikter och inställningar bland intervjupersonerna. Frågorna har därefter fungerat som riktlinjer under intervjuerna. Intervjuerna har i de flesta fall haft karaktär av samtal snarare än utfrågning.

Alla informanter är utbildade trafikingenjörer och jobbar med trafikplaneringsfrågor på översiktlig och strategisk nivå samt ner på detaljnivå. Jag har både kontaktat kvinnor och män som jag upplever har en relevant yrkesroll, men i den slutliga fördelningen har majoriteten varit män (totalt sju intervjuer, varav sex män och en kvinna). Förutom sex intervjuer med kommunala tjänstemän har även Christer Ljungberg, vd på Trivector intervjuats. Ljungberg är en anlitad föreläsare om fenomenet Peak car och med sin kunskap inom trafikplanering har han setts som sakkunnig i ämnet. Intervjun med Ljungberg ses delvis som en testintervju och utgör därför inte en stor del i intervjustudien. Däremot bidrog den till att konkretisera de intervjufrågor som skickades ut till informanterna.

#### INFORMANTER:

Annette Kayser, trafikplanerare på Center for Trafik, Teknik- och Miljöförvaltningen, Köpenhamns kommun  
 Christer Ljungberg, vd Trivector  
 Christian Rydén, trafikplanerare på stadsbyggnadskontoret, Lunds kommun  
 Daniel Svanfelt, trafikplanerare på stadsbyggnadskontoret, Malmö stad  
 Martin Wester, trafikplanerare på stadsbyggnadskontoret, Helsingborgs stad  
 Peter Håkansson, trafikplanerare på gatukontoret, Malmö stad  
 Informant, Gatukontoret Lunds kommun

Intervjuerna har tagit mellan 45 minuter och en timme och ägt rum på respektive informants kontor alternativt mötesrum. Intervjuerna har, efter godkännande av informanten spelats in. Samtliga inspelningar har haft en bra kvalitet och större delen av intervjuerna har därefter transkriberats. Under intervjuerna har inget, förutom enstaka minnesord, antecknats. Till följd av utrymmesbrist bifogas ej de sammanställda intervjuerna för respektive informant i denna uppsats. En sammanställning av respektive informants citat samt referenser har skickats ut till de olika informanterna. Detta för konfirmation samt för att ge informanterna möjlighet att ändra påstående eller synpunkter som kan ha missuppfattats i samband med intervjun. Då en informant ej har svarat på min återkopplingen har jag avlägsnat dennes namn ur intervjustudien och refererar till hen som; Informant, Lunds gatukontor.

#### INTERVJUSTUDIENS STRUKTUR

För att data från kvalitativa intervjuer ska ha relevans och trovärdighet måste den kopplas till kategorier som i sin tur kan kopplas till existerande och relevanta begrepp och teorier. Det kräver att intervjupersoners förklaring inte accepteras som den enda aktuella utan kan utvecklas och belysas med teorier (Ryen, 2004, s.131). För att undvika att enbart redogöra för personliga åsikter som saknar analytisk grund och för att skapa en kontextuell ram beskrivs inledningsvis relevanta utmaningar och förutsättningar i Öresundsregionen. Därefter följer en redogörelse för aktuella trafikdokument i respektive kommuner samt visioner, mål och övergripande strategier för trafikplanering. Denna genomgång ska ge en överblick kring aktuell trafikplanering i de fyra städerna.

De kategorier som intervjustudien är strukturerad efter grundas delvis på teori och aktuell utveckling som tas upp under nulägesbeskrivningen men även överensstämmande åsikter som har framkommit under intervjuerna. Under kategorierna anknyts det till relevanta exempel och åtgärder som städerna har gjorts och görs i städerna. Trots att städerna ej ska jämföras med

varandra har kommentarer och citat från samma stads informanter (Malmö och Lund) många gånger sammanställts tillsammans. Detta för att förenkla för läsare men även för att komplettera och stödja åsikter. Intervjustudien är indelad i två övergripande delar. Den första delen berör begreppet Peak car och minskad privatbilism. Där behandlas inställning till fenomenet Peak car, förändrade färdmedelsandelar och tydliga förändringar i städerna. Under denna del belyses även politiska och sociala aspekter. Syftet med denna del är att få en överblick över de förändringar som sker och inställningen till framtida bilanvändning i städerna och bland informanterna. Den andra delen är mer specifik och handlar om möjligheterna att förändra trafikytor som vägar och gaturum och lyfter upp konkreta och aktuella projekt i städerna.

## 3.2 ÖRESUNDSREGIONEN: UTMANINGAR OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Öresundsregionen omfattar på den svenska sidan Skåne och på den danska sidan Själland, Lolland, Falster, Mön samt Bornholm. Störst befolkningskoncentration återfinns längs med sundet med tyngdpunkt på den danska sidan. Vid årsskiftet 2011/2012 bodde det cirka 3 785 000 personer i Öresundsregionen. 2021 förväntas regionen ha en befolkning på över 4 miljoner (Region Skåne, 2012a, s. 1). År 2035 beräknas Malmös invånarantal ha ökat med 20 %. Helsingborg samt Lund förväntas fram till 2035 ha en invånartillväxt på vardera 15 %. I jämförelse beräknas den genomsnittliga tillväxten för svenska storstäderna under samma period vara 10,7 % (Svenskt Näringsliv, 2011, s. 4). En växande befolkning förväntas under den kommande tjugooårsperioden bero på ökad inflyttning men även på att fler kommer upp i "familjebildande" ålder. Under samma period förväntas även andelen äldre öka; antal invånare födda under 1940-talet är stor på både den danska och den svenska sidan, vilket bidrar till att skapa stora demografiska förändringar när den kategorin åldras (Region Skåne, 2012a, s. 3). Ökad befolkning och tillväxt i en växande region utgör stora påfrestningar för Skånes jordbruksmark som anses vara bland den bästa i Europa. Förtätning i Öresundsregionen förespråkas för att dels tillgodose ett växande behov av ny bebyggelse men även för att reducera exploatering av befintlig åkermark. Alla skånska tätorter och städer har i dagsläget möjlighet att förtätas. Inom radien av en km runt Skånes 55 tågstationer är 80 % obebyggd mark (Region Skåne, 2012b, s. 21).

Sedan Öresundsbron öppnades 2000 har arbetspendling och integration i regionen ökat. *IBU (Infrastruktur- och byutveckling) - Öresund* har varit ett gränsöverskridande projekt mellan Sverige och Danmark där myndigheter, regioner och kommuner har deltagit. Syftet med projektet har varit att skapa en gemensam bild och grund att utgå ifrån för att utveckla regionen i frågor och satsningar kring infrastruktur och tätortsstruktur. Samarbetet mellan städer är viktigt då regionen står för 26 % av ländernas sammanlagda BNP. Visionen för 2030 är att Öresundsregionen ska vara en integrerad, attraktiv samt internationellt konkurrenskraftig region. För att åstadkomma den visionen förespråkas en fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör för att bland annat avlasta Öresundsbron. Vidare läggs vikt på att utveckla Öresundstågens kapacitet för att ha möjlighet att omfatta hela regionens behov samt att förbättra järnvägsinfrastrukturen, dels för tillgänglighet och dels för att förbättra godstransportmöjligheter. Utöver detta anses strategier för att fastställa offentliga investeringar viktiga för att bidra till att utveckla attraktiva tätorter som kan skapa privatkapital och intäkter (IBU Øresund, 2010, s. 9).

Öresundsregionen består av både mindre och större orter som bidrar till att skapa en flerkärnig region. Detta utgör grunden för ett gott samhällsklimat med möjligheter att erbjuda god livskvalité och variation av olika vistelse- och boendemiljöer. Nätverk och tillgänglighet mellan orterna och de olika delarna gör att regionen som helhet kan bli mer framgångsrik och dynamisk än enskilda delar eller orter. *Öresundsregion i ögonhöjd*, en delrapport som togs fram i samband med IBU-projektet, konstaterar att det just är nätverksdynamiken mellan de kulturella, sociala och professionella nätverken samt flerkärnigheten mellan urbana och lantliga miljöer som är Öresundsregionen största möjlighet att skapa livskvalité och vara konkurrenskraftig (Gehl, 2010, s. 9).

### 3.3 VISIONER OCH MÅL I RESPEKTIVE STAD

#### KÖPENHAMN

Visionen för grön mobilitet är sammankopplad med Köpenhamns kommuns vision om att Köpenhamn ska vara en av världens bästa städer att bo i. Det ska vara en säker och inspirerande stad med en unik blandning av nya och gamla byggnader, grönska samt människor i stadsrummen. Handlingsplanen *Grøn Mobilitet* ska bidra till visionen genom att ytterligare förstärka och förbättra den gröna mobiliteten och transportutbudet i Köpenhamn. Gröna transportalternativ innebär i detta avseende gång-, cykel-, kollektivtrafik, el- och vätgasdrivna fordon samt bilpooler. Planen svarar på de aktuella transportrelaterade utmaningar som Köpenhamns kommun förväntas möta. Bland annat förväntas staden till 2025 växa med 100 000 invånare vilket ökar pressen på rådande infrastruktur och markanvändning. Trängsel är redan idag ett stort problem i Köpenhamn och kräver stora åtgärder. Grön mobilitet ska stödja tillväxt, öka stadens livskvalité och bidra till målet att Köpenhamn 2025 ska vara en koldioxidneutral stad. En av stadens målsättningar är att skapa innovativa lösningar och pröva gröna mobilitetslösningar i praktiken (Københavns Kommune, 2012, s. 13).

I handlingsplanen *Grøn Mobilitet* har fem teman satts upp; stadsutveckling, grönt transportutbud, transportsystem, incitament och innovation. Under respektive tema specificeras initiativ med konkreta åtgärder. För att nå effektiv mobilitet, bra miljö samt tillväxtmöjligheter krävs en variation av de förslagna initiativ som stödjer och kompletterar varandra samt att dessa samspelar med andra stora och relaterade projekt i Köpenhamn. Utvärderingar visar att stadens fysiska utformning tillsammans med förbättrade cykelmöjligheter och ett sammanhängande kollektivtrafiksystem är de effektivaste insatserna (Københavns Kommune, 2012, s. 72).

#### MALMÖ

*”Malmö står inför flera svåra utmaningar inför framtiden. Det är av avgörande betydelse för Malmös utveckling att skapa en socialt balanserad stad med goda livsbetingelser för alla. Staden ska kunna växa men med minsta möjliga påverkan på miljö – lokalt och globalt. Malmös utmaningar kan inte mötas med traditionella metoder. Konventionella processer, invanda rutiner och riktlinjer måste ifrågasättas. Innovation och nytänkande är nödvändigt.”* (Malmö Stad, 2013, s. 4)



Malmö stads vision för 2030 är en stad som vågar ställa höga mål och krav gällande hållbarhet vilket ska visas genom stadens puls och karaktär. Gator och torg ska ha ett intensivt stadsliv samtidigt som staden ska vara renare och tystare. Malmö ska försörjas helt av förnybar energi och ha ett innovativt och kreativt näringsliv. Målet är att skapa en socialt, ekonomiskt och miljömässigt attraktiv stad. För att åstadkomma detta mål har prioriterade inriktningar utarbetats som stöds av samverkande strategier (Malmö Stad, 2013, s. 7). Fyra inriktningsmål med tillhörande mål för arbetet med förbättrad trafikmiljö och utvecklingen av ett hållbart transportsystem har utformats i *Malmö Trafikmiljöprogram 2012-2017*. Målen relaterar till de övergripande målen och visionerna i översiktsplanen (Planstrategin) samt i tidigare trafikmiljöprogram. De fyra målen är; rent transportsystem, tyst transportsystem, snällt transportsystem samt att det ska vara lätt att färdas hållbart (Malmö stad, 2012, s.18).

## HELSINGBORG

Trafikstrategin redogör för de utmaningar Helsingborg ställs inför och som trafiksystemet måste hantera i och med hänsyn till en växande befolkning med ökande transporter och resebehov som följd. Bilens flexibilitet ska kunna utnyttjas samtidigt som de negativa konsekvenserna; luftföroreningar, buller, olyckor, trängsel och barriäreffekter måste minskas. Ytterligare utmaningar är att förbättra förutsättningar för trygghet och hälsa, ökad förståelse och acceptans för trafikutvecklingen i staden samt att olika trafikstrategier ska balansera varandra.

Visionen, som sträcker sig till 2035, vill se ett trafiksystem som möjliggör en hållbar livsstil genom att underlätta byten mellan transportslag. Bilresor har blivit miljövänligare och kollektivresande enklare. Effektivare bilanvändning ska bland annat möjliggöra att ytor, tidigare använda för parkering, kan bebyggas och skapa fler möjligheter för folk att bo och arbeta centralt. För att nå visionen och hantera utmaningarna som nämns i *PM trafikstrategin* har nio strategier valts utifrån olika perspektiv; nationella och regionala, staden samt centrum. Strategierna är; goda villkor för gående, bra förhållande för cyklister, föredömlig kollektivtrafik med starka noder, biltrafik som främjar ett levande centrum, parkering som stödjer en hållbar stad, hållbara godstransporter, förutsättningar för nationella satsningar, nytänkande och teknikutveckling samt sunda resvanor (Helsingborg stad, 2013. s. 5).

## LUND

2010 antog Lunds kommun ett klimatmål som innebär att kommunens utsläpp av växthusgaser 2020 ska ha halverats i jämförelse med nivåerna från 1990. 2050 ska utsläppen nästintill ha minimerats (Lunds kommun, 2012, s. 3). Lunds kommunkontor har bedömt att trafiksektorn fram till 2020 ska bidra med en minskning av koldioxidutsläpp på 25-40 % (Lunds kommun, 2012, s. 5). I arbetet med att skapa ett miljöanpassat transportsystem utgör LundaMaTs en viktig grund. Visionen för LundaMaTs förespråkar att tillgänglighet ska förbättras parallellt med att transportbehov och omfattningen av trafiken minskar. De negativa effekter på hälsa, miljö och trafiksäkerhet, som trafik bidrar till ska minskas samtidigt som trygghetsaspekten ska öka. Lund samt övriga byars attraktivitet ska förbättras. Trafik- och stadsmiljöer ska vara inbjudande för användning och vara tillgängliga för alla.

En helhetssyn har varit av stor vikt i arbetet med LundaMaTs II och motiverar en gemensam strategi av reformer, projekt och åtgärder. Att åstadkomma en önskvärd utveckling av ett håll-

bart transportsystem är omöjligt om inte reformer inom alla områden sker i samlat grepp (Lunds kommun, 2005, s. 31). Arbetet sker i samarbete mellan den tekniska förvaltningen och stadsbyggnadskontoret. LundaMaTs II försöker delvis utgå från nya förutsättningar och utöva en *”antecipatorisk planering”*, vilket innebär att planera inför en okänd framtid med utgångspunkt i de aktörer som ska samarbeta för att forma den (Lunds kommun, 2005, s. 13)

*”(...) allt fler tecken tyder på att vår syn på transporter står inför ett begynnande paradigmskifte. Faktorer som pekar i denna riktning är det stigande priset på oljan, klimatfrågan, vikten av hälsa och vår syn på staden. Ett sådant paradigmskifte som vi här kan börja ana kommer ge förändringar i samhällsplaneringen.”* (LundaMaTs II, Lunds kommun, 2005, s. 13)

### 3.4 INTERVJUSTUDIE - DEL I

Den första delen syftar till att få en generell överblick över förändringar som sker i de fyra städerna samt informanternas inställningen till framtida bilanvändning och trafikplanering. Inledningsvis behandlas begreppet Peak car och därefter avhandlas dokumenterade förändringar kring minskad privatbilism och färdmedelsandelar i respektive stad. Detta kopplas till informanternas inställning och syn på aktuella trafikprognoser och hur de till viss del ej överensstämmer med rådande förändringar kring bilanvändning i städerna. Även politiska och sociala aspekter tas upp då de utgör relevanta faktorer som påverkar stads- och trafikplanering.

#### PEAK CAR

För att etablera en gemensam kontext och få en bild av respektive informants uppfattning inleddes intervjuerna med att diskutera fenomenet Peak car. Samtliga informanter var, förutom Annette Kayser, trafikplanerare på Köpenhamns kommun, bekanta med begreppet: *”Det (Peak car) är intressant att höra om även om det inte riktigt är något vi pratar om eller tror på”*. Bland de övriga informanterna var dock begreppet bekant.

*”Det är inte alla som tror på att det existerar, men det är ett fenomen man har sett i USA, Tyskland och andra I-länder, där bilanvändandet har nått en topp och är på väg ner. Sen är det svårt att säga, är det en peak, är det bara en tillfällig svacka i världsekonomin eller är det något annat och det kan man fundera på (...). Men trender visar, framförallt bland unga, att bilen inte längre är en statussymbol. Du behöver inte äga en bil men du behöver ha en tillgänglighet på ett annat sätt. De är trenderna jag tror kommer i framtiden, helt klart. Det är klart det blir konsekvenser som vi behöver snappa upp och ligga lite före. Framförallt när man jobbar med de här frågorna som är långsiktiga.”* (Martin Wester, Helsingborg)

*”I USA, Japan, Frankrike, Italien har man sett och godtagit det. Medan i Sverige står vi fortfarande på nationell nivå och är tveksamma och vi har inte kunnat konstatera om vi har nått Peak car, det råder i alla fall en oenighet.”* (Peter Håkansson, Malmö stad)

*”Det pratas mycket om det tycker jag, mer nu än tidigare (...). Politiskt sett vill man ha en ekonomisk utveckling, en tillväxt. Samtidigt vill man inte att biltrafiken ska hänga*



*med i den utvecklingen av olika skäl (...). Då är frågan ibland om det är så att den ekonomiska utvecklingen fortfarande följer eller ifall den här avkopplingen har skett. Det är väl det diskussionen har gått ut på som jag har uppfattat det.” (Daniel Svanfelt, Malmö Stad)*

*”Det här med Peak car, används kanske lite slarvigt (...) men det börjar ändå bli ett bra uttryck för en samhällsomvandling (...). Peak car har varit trafikingenjörernas uttryck för en sak och nu börjar det bli samhällsplanerarnas och landskapsarkitekternas uttryck, att det sprids på det viset är lite intressant.” (Informant, Gatukontoret Lunds kommun)*

*”Jag tycker det är intressant att vi börjar se sådana tendenser nu. Sen är frågan hur stark är den tendensen, vad beror den på och kommer den fortsätta? Innebär det från att gått uppåt hela tiden till att vi ligger mer stabilt eller innebär det att vi faktiskt sjunker långsiktigt? Man kan också fundera på ifall det innebär att varje individ har peakat i sin bilanvändning eller innebär det att samhället har peakat (...)? Jag tycker det är intressant och positivt på många sätt men sedan är frågan hur stora konsekvenserna blir av detta. En del verkar tro att det blir mycket mindre trafik i våra städer och det är jag inte alls övertygad om att det blir. Men det är inte som tidigare att det hela tiden har ökat så mycket utan det blir mer stabilt.” (Christian Rydén, Lunds kommun)*

Responsen från informanterna, bekanta med begreppet Peak car visar att det är ett uppmärksammat fenomen samtidigt som det finns tvivel om vad det innebär i praktiken, rör det sig om temporära förändringar, stabilisering eller att privatbilismen rentav kommer minska? Kommentarer angående Peak car handlar delvis om fenomenet och dess relevans men synliggör även vikten informanterna lägger vid olika faktorer som sägs bidra till Peak car, som exempelvis ekonomiska förutsättningar och förändrad efterfrågan bland ungdomar. Trots att Kayser sedan tidigare inte var bekant med begreppet Peak car uppmärksammar hon förändringar som kan få konsekvenser för mobilitet och transportsystem i staden: *”Vi ser tendenser att folk bor kvar i Köpenhamn även när de har två-tre barn. Innan när folk fick mer än ett barn flyttade de många gånger ut till hus men det är annorlunda idag. Det kommer mer, men ifall det håller vet vi inte.”* Ytterligare en trend Kayser hänvisar till i andra europeiska städer är att yngre generationer i allt större utsträckning delar resurser. Efterfrågan kring att dela på bilar och marknaden för bilpooler ökar, en trend Kayser tror kommer hålla i sig. I Sverige har begreppet Peak car delvis blivit allt mer uppmärksammat i medier. Att intresset för Peak car ökar bland tjänstemän konstaterar Christer Ljungberg, VD på Trivector, som får många förfrågningar att prata om begreppet Peak car. Ljungberg som har samlat fakta och är påläst om ämnet menar att undersökningar och forskningsprojekt visar på en förändring kring bilanvändning i västvärlden. Han betonar att det beror på många olika anledningar, inte enbart den ekonomiska krisen utan även på livsstilsförändringar och urbanisering.

KONSTATERADE FÖRÄNDRINGAR KRING BILANVÄNDNING I STÄDERNA  
Malmös senaste resvaneundersökning från 2008 visade att andelen bilresor minskade med 11 % mellan 2003 till 2008. Dock var antal resor per person under samma period konstant. Under samma period registrerades även en ökning av cykeltrafik med 3 %, gångtrafik 6 % och tågresor med 2 % (Trivector Traffic, 2009, s. 4). Trots en minskning av antal bilresor per person förblev den totala biltrafiktivån oförändrad mellan 2003-2008. Det förklaras ha flera anledningar, bland

annat ökade Malmös invånarantal med 6 % samtidigt som det tillkom fler arbetsmöjligheter i Malmö under den aktuella perioden (Ibid, s. 5). Peter Håkansson betonar att det är svårt att avgöra ifall biltrafiken minskar eller ökar i staden eftersom det handlar om långa tidsperioder och stora världsförändringar. Det är även svårt att avgöra hur det påverkar stadsdelarna i utkanten trots en dokumenterad minskning sett till bilar som kör in och ut från innerstaden.

*”Om man tittar på innerstaden och innerstadstrafiken har den varit konstant sen 70-talet i princip. Trots att vi har haft en ekonomisk utveckling, ökning av antal etableringar i city och fler människor som bor och jobbar och på olika sätt befinner sig där ökar inte trafikmängderna räknat till antal gatutrafikfordon. Det antyder ju på något sätt att det finns Peak car, om man ska uttrycka det så, på olika nivåer; från lokalt till globalt.”*  
(Daniel Svanfelt, Malmö stad)

En liknande utveckling kring förändringar gällande bilanvändning konstateras i Helsingborg där regelbundna mätningar av biltrafiken har visat att ökningen har avstannat de senaste åren i de centrala delarna (Helsingborg stad, 2013, s. 25). *”Biltrafiken ökar inte lägre i samma takt som staden växer, det har skett ett trendbrott. Om detta är en bestående trend och vad som är orsaken är oklart”* (Ibid, s. 24). I Lund visar mätningar att biltrafiken minskade med 4 % 2012 jämfört med 2011, i mätningar ingick ej E22 och Norra ring. Vidare dokumenterades under 2012 en ökning av cyklister med 7 respektive 4 % för buss i jämförelse med 2011. Tågresandet med Pågatåg och Öresundståg från Lund C ökade under samma period med 3 % (Lund, 2013b). Christian Rydén poängterar att lågkonjunkturen som har rått de senaste åren inneburit en osäkerhet kring att förutspå vad som sker i framtiden ifall det ekonomiska tillståndet exempelvis skulle stabiliseras. Han är inte övertygad om att det kommer innebära stora förändringar i bilanvändning de kommande åren utan tror snarare om att det handlar om en mer balanserad förändring.

I Köpenhamn har befolkningsmängden mellan 2001 och 2011 ökat med 8 % vilket har lett till en treprocentig ökning av bilägande i staden. Samtidigt har biltrafiken på vägnätet i Köpenhamn, sett till antal körda mil, sedan 2007 minskat med 2,5 % medan genomfartstrafiken på det regionala trafiknätet ökat. Parallellt med minskningen av bilanvändning i de centrala delarna har kollektiv- och cykeltrafik ökat. Satsningar på grönmobilitet, betalningsparkeringar som infördes 2006-2007 samt finanskrisen uppges vara anledningar till de dokumenterade förändringarna (Københavns Kommune, 2013c, s. 56). Precis som Köpenhamn slår både Malmö och Lund fast att förändringar av färdmedelsandelar som skett till viss del är ett resultat av deras långsiktiga arbete med hållbara transporter (Malmö stad, 2012, s. 30; Lunds kommun, 2005, s. 21). Christian Rydén menar att ett fenomen som Peak car inte innebär stora förändringar i synsättet kring trafikplanering i Lund. Han ser det snarare som att det stärker arbetet med bilsnål samhällsplanering som har pågått länge i Lund och att det möjliggör att de kan gå tydligare och starkare fram.

Förändringar kring bilanvändning och ökning av andra transportslag har dokumenterats i alla kommuner. Framförallt är det en ökning av kollektivtrafiken som är påtaglig i de tre svenska städerna men också en ökad andel cyklister.

*“Vi ser att cykling och kollektivtrafik ökar och det ökar mycket mer nu. Det har varit nergångar under 80- och 90-talet men ökar nu stort på nytt. Det är ett skifte i marknad-sandelar som man kanske inte trodde för tio år sedan skulle bli så tydligt så fort.”* (Daniel Svanfelt, Malmö Stad)

I Malmö stad pågår arbetet på gatukontoret att ta fram en Trafik- och mobilitetsplan (TROMP) som ska visa på ett helhetsgrepp kring trafikfrågor i staden och kommunen. Peter Håkansson konstaterar att det har varit funderingar om de allt snabbare förändringar kring vad som efterfrågas vad gäller transportmedel och trafikslag i samband med TROMP-arbetet. Håkansson påpekar att det krävs att de är djärva och ligger i framkant för att inte riskerar att arbetet med Trafik- och mobilitetsplanen, som sträcker sig till 2030 ska, bli inaktuellt om förändringar och efterfrågan kring transportmöjligheter förändras i en allt snabbare takt.

## TRAFIKPROGNOSER

Informanterna ger en samstämd uppfattning att Trafikverkets trafikprognoser många gånger ej stämmer med verklighetens utveckling. Bland annat påpekas det att de nationella trafikprognoserna i viss utsträckning inte är förenliga med de förändringar som sker kring färdmedelsandelar, städernas hållbara visioner eller vad som efterfrågas av människor.

*”Vi är inte övertygande om att de prognoserna är rätt och de rimmar inte heller bra med miljömålen som är satta. Vi har ett ganska kritiskt yttrande över Trafikverkets senaste planförslag över vilka infrastrukturprojekt som ska prioriteras de kommande tolv åren.”* Konstaterar Christian Rydén och belyser att Trafikverkets prognoser inte hänger med i de satsningar kommunen önskar för bland annat kollektivtrafik och som kräver regional och statlig medfinansiering. Rydén påpekar att Trafikverket planerar för en kraftig trafikökning, något som i sin tur påverkar vilka projekt som genomförs och prioriteras; vägprojekt eller järnvägsprojekt. Trafikverkets fokus nämns även av Peter Håkansson som poängterar att effekterna av Trafikverkets senaste nationella plan för transportsystem 2014-2025 kommer leda till ökad person- och lastbilstrafik, vilket är något som går emot de nationella klimatmålen. Ett resonemang som utvecklas av Daniel Svanfelt: *”(Trafik-)Prognoserna känner inte av det här; att det inte finns plats. Utan det här är bara fortsättning på den ekonomiska utvecklingen och de historiska sambanden.”*

Precis som i Sverige utgår de danska nationella trafikprognoserna från ökad bilanvändning men även där har missbedömningar kring trafikprognoser delvis uppmärksammats enligt Anette Kayser: *”Våra trafikmodeller räknar med fortsatt tillväxt och växande biltrafik medan vi kan se att det inte växer som tidigare. Det är ett dilemma att våra modeller bygger på att trafiken ökar och därför ska vi bygga ut vägnätet, vilket gör att biltrafiken kan öka eftersom vi bygger ut.”* Även om diskussioner kring missbedömning av trafikprognoser har uppstått allt mer i Köpenhamn är det inte en åsikt som nödvändigtvis delas av alla enligt Kayser. I Köpenhamns mobilitetsplan konstateras det att om biltrafiken fortsätter följa stadens tillväxttakt förväntas den runt 2027 ha ökat med 20 %. Under samma period förväntas det privata bilägandet bland köpenhamnsbor öka med 10 % (Københavns Kommune, 2012a, s. 9).

Daniel Svanfelt menar att det bör bli en övergång till en mer målstyrd och visionsstyrd planering och formulerar det som *”Back-casting”* istället för *”Fore-casting”*. Peter Håkansson belyser städernas roll och deras bottom-up perspektiv gentemot regeringen och Trafikverket. Han

menar att det är städer, inte staten, som är drivande i utvecklingen mot att bli attraktiva samt att ställa om färdmedelsandelar. Att städer i större utsträckning pressar på för förändring är en utveckling Håkansson ser tydligt både i Europa och även i Sverige, främst i större städer som Malmö, Göteborg och Stockholm. Även Martin Wester på Helsingborgs stad uppmärksammar utvecklingen som sker men påpekar att det tar tid att ställa om och att det kräver att man i en förändringsprocess har med både kollegor och övriga parter.

## FÄRDMEDELSFÖRDELNING

Gemensamt för de fyra städerna vad gäller deras trafikprogram och dokument är målet att biltrafiken inte ska öka. Färdmedelsandelar och prioriteringar ska, som nämnts, fördelas med större fokus på gångtrafikanter, cyklister och kollektivtrafik. I Köpenhamn fokuseras det på att användningen av gröna transportslag ska öka. Målet är att till 2025 ska minst två tredjedelar av personresorna i staden ske till fots, cykel eller kollektivtrafik (Köbenhavn kommune, 2012, s. 34). I Helsingborg finns det mål om att fler ska cykla, gå och åka kollektivtrafik men inga konkreta siffror eller procentandelar. Att ha som mål att biltrafiken ska minska är en högst politisk och kontroversiell fråga i Helsingborg vilket uppmärksammas av Martin Wester. Det har han märkt av i samband med arbetet med PM trafikstrategi: *”Att säga att vi ska minska biltrafiken är inte alltid populärt i alla politiska partier, men jag tror det har varit en diskussion om det också politiskt.”*

I Lund är de rådande riktlinjerna de politiskt antagna målen från 2006 om att kollektivtrafik och cykeltrafik ska öka och att biltrafiken ska minska per person. Något som i praktiken innebär att färdmedelsandelarna förändras. Samtidigt förväntas biltrafiken öka i områden där det byggs ut som exempelvis Lund NE/Brunnshög. När Brunnshög är färdigbyggt beräknas upp mot 40 000 människor att bo, arbeta eller studera där. För att påverka och kontrollera biltrafik har ett planeringsmål satts för området för att konkretisera kommunens övergripande mål om bland annat minskat koldioxidutsläpp. Planeringsmålen stödjer att resor till och från området ska utgöras av minst en tredjedel kollektivtrafik samt en tredjedel gång- och cykeltrafik. Högst en tredjedel av resorna ska ske med bil (Lunds kommun, 2012, s. 5). Idag utgör de anställdas resor till och från Brunnshög ca 55-60 %, vilket gör att planeringsmålet innebär nästan en halvering av biltrafik sett till färdmedelsfördelning i dagsläget (Ibid, s. 6). Enligt Christian Rydén jobbar Lunds kommun med bland annat kollektivtrafik, parkeringslösningar och beteendepåverkan i form av Mobility Management-lösningar för att uppnå planeringsmålet.

*”Det är ett lite nytt sätt att se på det för där dimensionerar vi efter det målet. Det är inte enbart ett fluffigt mål som låter bra och sedan planerar vi som vi brukar. Vi dimensionerar verkligen trafiksystem på det sättet, men det är ett nytt sätt att jobba på i Sverige och i världen. Jag tänker mig att vi nu ska sätta nya mål för LundaMaTs och det är möjligt att vi sätter liknade mål för hela kommunen. Vi har diskuterat det men är inte där ännu.”* (Christian Rydén, Lunds kommun)

Malmö stad har uppskattat en målbild om en hållbar färdmedelsfördelning för 2030. Utgångspunkten är att biltrafiken i de centrala delarna inte ska öka trots ökad befolkningsmängd. Detta för att nå utsatta miljömål samt att åstadkomma ett yteffektivt transportsystem. Tre scenarion som har tagits fram visar på potentiella omfördelningar av färdmedelsandelar till år 2030 (Malmö stad, 2012a, s. 13). Målet är att malmöbornas bilresor till 2030 ska ha

minskat till 30 % och inpendlande arbetsresor med bil ska till 2030 utgöra 50 % (Malmö 2013c). Peter Håkansson påpekar samtidigt att färdmedelsandelar skiljer sig åt mellan olika stadsdelar eftersom det finns olika förutsättningar. *”Det är ett nytt sätt att arbeta på och vi testar oss fram. Vi försöker göra det så enkelt som möjligt för att sedan gräva djupare. För det ska även vara pedagogiskt. Man ska förstå det, dels inom trafikavdelningen dels inom Stadsbyggnadskontoret men helst av allt av allmänheten.”* För att minska biltrafiken till 30 % krävs en kombination av åtgärder och effektiva styrmedel, som exempelvis fysisk planering med koncentrerad bebyggelse runt kollektivtrafiknära lägen, positiva incitament samt dämpande åtgärder som lägre hastigheter och avgifter vilket kan bidra till ändrade resvanor och ge upphov till minskad biltrafik. Förändringar som i sin tur kan bidra till att vägutrymmen i staden kan minskas med 10 – 20 % på lång sikt (Malmö stad, 2012, s.16 & 15). Håkansson tror att det är en utveckling som måste ske om Malmö ska nå klimatmässiga mål och även för att skapa en attraktiv stad där malmöbor känner att de kan bo och röra sig fritt utan att avgränsas av barriärer i form av stora motorleder.

## POLITISKA OCH SOCIALA ASPEKTER

Trots överensstämda och politiskt antagna visioner finns det många motsättningar i form av etablerade normer och inställningar både på politisk nivå och bland allmänheten. Annette Kayser menar att det var ett avgörande och betydelsefullt beslut som 2009 fattades av politikerna, att utveckla Köpenhamn till en av världens främsta cykelstäder. Kayser poängterar att det är en stor fördel att politikerna är väl medvetna om Köpenhamn status som en cykelstad och att de i stora drag är eniga kring trafik- och mobilitetsfrågor.

Sommaren 2013 beslutade Helsingborgs kommunfullmäktig om genomförande av ombyggnad av Drottninggatan/Järnväggsgatan som går igenom centrala Helsingborg. Uppdateringen innebär separata bussfiler samt säkrare och mer utrymme för cyklister och gående. Projektet betraktas som ett av Helsingborgs mest omfattande stadsförnyelseprojekt och ses som en stor åtgärd att förbättra luftkvaliteten i centrala Helsingborg (Helsingborg, 2013b). Trots att projektet har antagits av kommunfullmäktige har moderaterna gjort det till en valfråga och deklarerat att i det fall de vinner valet 2014 kommer de riva upp beslutet. Istället för bussfiler vill moderaterna fokusera på hastighetsbegränsningar och leda om biltrafiken till Österleden i större utsträckning. Detta för att lösa problematiken kring luftkvaliteten som överskrider gränsnivåerna i centrala Helsingborg vilket är en avgörande anledning till beslutet om ombyggnaden (Gravlund, 2013). Martin Wester betonar att politikerna värnar om centrumhandeln samt näringslivet och han tror det finns en rädsla att minskad bilism ska innebära nedsatt centrumhandel, något politikerna vill förhindra: *”Det handlar nog egentligen inte om biltrafiken men man har nog vaneförställning om att bara man ha bra tillgänglighet med biltrafik så kommer allting att lösa sig men sedan är det ju inte riktigt så.”*

*”Man är ingen bra planerare om man hela tiden ger vika med den kunskapen man har, den måste fram. Sedan är det alltid så när man jobbar i en politisk organisation att det är någon som tar besluten men de som tar beslut måste ha rätt kunskap och rätt beslutsunderlag att ta beslut på. Annars begår man tjänstefel tycker jag, men det kan vara tuffa matcher ibland.”* (Martin Wester, Helsingborgs stad)



I Lund är det mer politiskt stabilt enligt Informanten från Lunds Gatukontor som menar att det finns en stark politisk uppslutning kring trafikfrågor: *"Om det blir ändring i nästa val, påverkar det lite grann men inte jättemycket eftersom översiktsplanen är så pass stabil och vi har vår LundaMaTs som alla är överens om."* Något som visar på vikten av att trafikplaneringsdokument och visioner är förankrat både bland beslutsfattare och tjänstemän. Daniel Svanfelt tycker det finns en politisk insikt i Malmö som rör sig i en riktning och acceptans kring att det inte går att få plats med fler bilar och att det finns gränser för hur mycket yta som tillåts upplåtas för biltrafik. Samtidigt betonar Svanfelt bilnormens dominerade roll och att det är det tillsammans med riktlinjer som styr utformningen av trafiksystem och att det är de som många gånger inte hänger med i den pågående utvecklingen. Att det tar tid att förändra, dels ifrågasättande av normer och dels den ekonomiska biten poängteras och lyfts upp av samtliga intervjupersoner, bland annat Martin Wester: *"Ibland handlar det om att ändra folks värderingar, det gör man inte över en dag (...). Folks förmåga att ta till sig ny kunskap tar tid. Har man jobbat på ett sätt i 30 år är det svårt att plötsligt börja annorlunda."*

Ifrågasättande av normer är även viktigt när det gäller den sociala aspekten. Dels kring ökad efterfrågan på alternativa trafikslag som finns bland allmänheten sett till statistik och färdmedelsandelar. Dels utgör det en viktig aspekt i arbetet med att påverka människors behov och beteende kring etablerade bil- och trafiknormer för att förändra efterfrågan bland användare. Behoven är föränderliga över tid påpekar Daniel Svanfelt, som menar att behoven i sig inte grundas i att människor måste ställa bilen på en specifik plats. Istället handlar det om möjligheten att kunna delta i samhällslivet och att ha tillgänglighet till aktiviteter. Detta är något som kan åstadkommas på många olika sätt och där bilen är ett av många medel: *"Det är det man ska inse; det är inte att jag måste ta bilen överallt, det handlar om att bryta vanor och det är viktigt att jobba med de frågorna."* I Lund menar informanten från Gatukontoret att det märks av en ökad acceptans bland invånarna när det gäller förändringar som påverkar trafikplanering eller transportsystemet. Detta är bland annat tydligt i projekt där genomfartstrafik har omfördelats i större utsträckning eller kollektivtrafik prioriterats i högre grad.

*"Jag brukar säga att det finns två processer som pågår här; det ena är det politiska; vi vill något och vi har talat om det - det här önskar vi oss. Den andra delen är att det här önskar sig invånarna/resenärerna och nu går det väldigt bra ihop och då blir den effekten samlad. Jag känner att politiken vågar mer och mer och det är för att invånarna är på samma nivå. Men så var det inte tidigare, då var politiken lite före och jag tror det är så i många kommuner idag också. Man vågar inte ta de besluten som kanske är fullt naturliga för det finns inte den mognaden eller acceptansen bland invånarna, väljarna är inte med."* (Informant, Gatukontoret Lunds kommun)

Parallellt med den sociala acceptansen för förändringar handlar det även om möjligheter för trafikplaneringen att svara på vad invånarna efterfrågar.

*"Man kan dela in det: det önskvärda tillståndet att nå ett mål om minskad bilism av olika skäl och då har miljön varit självklart och sedan kom trängseffekten. Den andra delen handlar om att folk vill någonting, det kvittar vad vi gör planeringsmässigt och det är den trenden är den starka."* (Informant, Gatukontoret Lunds kommun)



Både i Köpenhamn och Malmö poängteras arbetet samt svårigheterna med social hållbarhet i samband med trafikplanering. Problematiken bottenar många gånger i att det blir för individuellt vad den enskilde invånaren vill med en specifik gata eller väg. I Köpenhamn hölls det i det inledande arbetet med handlingsplanen Grøn Mobilitet workshops där olika parter bjöds in till dialog: *"Vi hade förstås en önskan om att när vi fullgjort planen skulle vi ha ett fortsatt arbete och det är det som är det svåra. Tankarna är där men det stora samarbetet har vi inte riktigt lyckas med."* Annette Kayser konstaterar: *"Jag tror det är något som kommer: hela välfärdsdebatten och den sociala debatten kommer mer och mer i Danmark."* I Malmö menar Peter Håkansson att de har kommit långt med miljöaspekterna, men att de inte är lika säkra på de sociala delarna. Samtidigt tror Håkansson att de på Gatukontoret många gånger jobbar med social hållbarhet utan att etikettera det social hållbarhet.

*"Vi jobbar med barn och ungas möjligheter att kunna ta sig tryggt till skolan och det är en jätteviktig social hållbarhetsfråga. Bara det att vi jobbar med att ställa om färdmedelsandelar till gång- och cykeltrafik skapar mer tillgänglighet i staden. Det är fler människor som har tillgång till en cykel eller kan gå eller åka buss istället för att köra bil vilket också är en viktig social fråga."* (Peter Håkansson, Malmö stad)

Helsingborg gjorde inför sin PM trafikstrategi en attitydundersökning i samband med frågor från VTI (Statens väg och transportforskningsinstitut). Enkätarna skickades ut till 2 500 helsingborgare mellan 18–75 år, varav 1 451 stycken besvarades. Syftet med undersökningen var att få en bild över hur invånarna vill ha gator och trafik i Helsingborgs stadskärna. För att svara på detta fick de möjlighet att välja en av tre framtidsalternativ:

*A) Bättre framkomlighet och mer gatuutrymme åt bilarna i Helsingborgs stadskärna*



Figur 5, 6 och 7 visar de tre framtidsalternativen som skickades ut i ett enkät gällande hur helsingborgare ha gatorna och trafiken i Helsingborgs stadskärna. Resultatet redovisades i VTIs studie; *Invånarnas syn på den framtida trafiken i Helsingborgs stadskärna*. Illustrationer Lotta Persson, VTI, 2012

B) *Lägre hastigheter inom Helsingborgs stadskärna*

C) *En stadskärna med mer gatuutrymme för gång, cykel och buss*

Utöver de tre framtidsalternativen ställdes kompletterande frågor kring svarspersonens bilanvändande och bilvanor. Sammanställningen av enkäterna visade att 78 % av de tillfrågade helsingborgarna är positiva till en utformning av stadskärnan som är mer restriktiv till bilparkering och biltrafik än vad den är i dagsläget. En stor andel av de invånare som i störst utsträckning använder bil dagligen var även positiva till en stadskärna med mer gatuutrymme för gång, cykel och buss. En majoritet av de tillfrågade helsingborgarna var för minskad biltrafik och bilparkeringar i de centrala delarna med förutsättningar att det innebär positiva och ökade möjligheter för att cykla, gå och använda kollektivtrafik i samma område. Baserat på analyser som gjorts på enkätundersökningarna menar rapporten *Invånarnas syn på den framtida trafiken i Helsingborgs stadskärna* att undersökningar om resvanor bör kompletteras med en attitydundersökning för att stadsinvånare ska ha möjlighet att uttrycka sina uppfattningar konkret kring stadens trafik och attraktivitet (Svensson, T. och Henriksson, P. 2012, s. 6).

Martin Wester höll i arbetet kring utskick och inkodningen av enkäterna. Wester nämner att det som var intressant var, att förutom att se konkret vad helsingborgarna vill och anser kring trafikplanering, att invånarna fick ta ställning till ett helhetsgrepp istället för specifika gator. Trots att trafikstrategin till viss del grundas på resultat från undersökningen anser Wester att resultatet har hamnat något i skymundan och inte återopas tillräckligt i det fortsatta arbetet trots att det finns mycket allmän information i enkätundersökningen. Han påpekar att det alltid finns de som aldrig kommer tro på resultatet från enkätundersökningen eftersom det inte ligger i deras intresse. Många gånger handlar det om allmänna sanningar om vad man tror folk vill ha. Dock framhåller Wester att resultatet till viss del utgör underlag i ett nytt utbyggnadsprojekt på Drottninghög. Resultat från undersökningen i Helsingborg sammanföll i stor utsträckning med motsvarande undersökningar som har gjorts i Sundsvall, Örebro och Linköping. Majoriteten av invånarna i dessa städer är för en mindre andel biltrafik samt bilparkering i stadskärnan om det innebär förbättrade förutsättningar för gång, cykel eller busstrafik. En sådan omläggning uppfattas av de flesta invånare bidra till en bättre och attraktivare stadskärna (Svensson & Henriksson, 2012, s. 32). Malmö stad har även de skickat ut en attitydundersökning som bygger på samma metod från VTI för att se hur malmöborna vill ha trafiken i sin stad.

### 3.5 INTERVJUSTUDIE - DEL II

Detta avsnitt är mer specifik än det tidigare och handlar om informanternas syn på möjligheterna kring trafikytor som vägar och gaturum i praktiken. Avsnittet inleds med att behandla hur biltrafikens premisser i allt större utsträckning har förändras delvis på grund av ett ökat fokus på stadens attraktivitet och alternativa trafikslag. Detta exemplifieras med aktuella och genomförda projekt. Därefter behandlas inställning till separation alternativ integration av trafikslag och avslutningsvis utmaningar inför framtiden.

## NYA PREMISER FÖR STADENS BILTRAFIK; ATTRAKTIVITET OCH ALTERNATIVA TRAFIKSLAG

Biltrafiken utgör fortfarande en stor roll i de fyra städerna, dock är det en roll som till viss del har förändrats. Trafikplanering ska i större utsträckning främja en miljöanpassad utveckling samtidigt som den ska bidra till stadens attraktivitet. Trafikfrågor utgör en avgörande roll i arbetet med att nå samtliga städers visioner och i arbetet som berör trafik- och stadsplanering.

I Helsingborg är en vision att minska biltrafikmängden samt biltrafikens tempo för att utveckla samt hitta bättre balans i centrala Helsingborg (Helsingborgs stad, 2010, s. 37). En strategi för att åstadkomma detta är *Biltrafik som främjar ett levande centrum* där syftet är att minimera genomfartstrafik i de centrala delarna. Något som ska ske genom minskad framkomlighet och anpassade hastigheter för bilar, ökat utrymme och förbättrad prioritet för gångtrafikanter, cyklister och kollektivtrafik. Trafik, främst genomfartstrafik, ska styras bort från centrum för att avlasta centrala gator samt förbättra luftkvaliteten (Helsingborgs stad, 2013, s. 25). Även Malmö stad poängterar att biltrafikens minskade roll utgör en viktig del i stadens framtida utveckling:

*”När staden växer måste det ske genom förtätning och genom bebyggelse i lägen som är lämpliga ur transportsynpunkt. Ambitiösa klimatmål, och en kraftig minskning av trafik buller och trafikträngsel, kan emellertid bara nås om mängden biltrafik begränsas.”*  
(Malmö stad, 2012, s. 16)

Håkansson klargör att mål om att minska biltrafik inte enbart ska handla om att nå klimatmål utan även om att kunna erbjuda och bidra till en attraktiv stad. Att fokus på biltrafik har gått från att vara miljöinriktad till att allt mer ses som ett medel att göra staden attraktiv uppmärksammas även i Lund. I den tredje versionen av LundaMaTs som är ute på remiss under våren 2014 ges trafikens roll i en attraktiv stad ett större utrymme enligt Christian Rydén som är med i arbetsgruppen som har arbetat med denna version: *”Hur skapar vi de här attraktiva platserna och stråken och ser till att trafiken stödjer (...). Vi har hittat en del men vill hitta fler aspekter där det finns mer att göra.”*

Att biltrafiken i högre grad ska komplettera och samexistera med andra trafikslag för att åstadkomma en attraktiv stad är påtagligt bland informanterna och i städernas trafikprogram. Även ett helhetsgrepp mellan trafikslag och ökad prioritet av människan i stadens trafik uppmärksammas. I Helsingborgs PM Trafikstrategi betonas det att människan är i fokus och att de olika trafikslagen tillsammans ska bilda ett sammanhängande system (Helsingborg stad, 2013, s. 17). Att det är ett synsätt som delvis har förändrats stöds av Martin Wester som påpekar att i Helsingborgs förra trafikstrategi var det mer uppdelat mellan trafikslagen, medan den nya strategin har fokuserat mer på hur olika trafikslag kan integrera med varandra. Att ett helhetsgrepp mellan olika trafikslag får mer utrymme i trafikplaneringen påpekas också av Peter Håkansson i arbetet med Malmös stads kommande Trafik- och mobilitetsplan: *”Malmö stad har jobbat framgångsrikt med trafikslag var för sig men vi märker att desto tätare stad vi ska bygga med fler malmöbor och inpendlare ju mer måste vi ta ett helhetsgrepp på trafiken. När man pratar trafik är det oftast biltrafik det syftas på men det försöker vi komma ifrån (...).”* Håkansson menar att de i arbetet med bland annat den kommande Trafik- och mobilitetsplan medvetet använder begreppet “trafik” för att syfta på gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik och inte enbart

det sistnämnda.

Precis som Håkansson poängterar Annette Kayser att begreppet trafik inte enbart innebär bilar utan även cyklar och bussar. Ett av initiativen i den politiskt antagna handlingsplanen för grön mobilitet i Köpenhamn är Vejnetsplan. Målet är att ta fram en ny vägnätsplan som tydligare visar vilka trafikslag som ska prioriteras i olika gaturum. Syftet är ej att separera trafikslag då ett "finmaskigt" vägnät är fördelaktigt i en tät stad. Istället ska tydliga prioriteringar av olika trafikslag i gaturum göras. Därefter är det viktigt att prioriteringarna samspelar med gaturummets skala så att det inte uppstår tomma och oproportionella gaturum där biltrafik exempelvis har nedprioriterats (Københavns Kommune 2012, s. 52). Arbetet kring förbättrad prioritet av alternativa trafikslag pågår redan men det finns behov av bättre arbetsverktyg och metoder enligt Kayser. Köpenhamn som har en väldokumenterad cykeltradition jobbar redan med hög prioritet för cyklister. Ett förslag är att cyklister ska utrustas med chip för att trafiksignaler ska känna av ifall det kommer många cyklister vid en trafiksignal och därmed slå över till grönt. Även om chip för Köpenhamns cyklister fortfarande är i utvecklingsstadiet pågår arbetet med att ändra och optimera signalsystemen för att bättre koordinera och interagera med brukarna, oavsett trafikslag. Detta för att förbättra trafikflöden och minska trängsel i staden enligt Annette Kayser.

## I PRAKTIKEN; PROJEKT OCH TRAFIKYTOR

Alla städer har pågående projekt som innebär att trafikyor för biltrafik tas för att göra plats för andra transportslag, vilket kan sägas visa på ett skifte kring prioriteringar av trafikslag. Samtidigt betonas det bland några informanter att det i viss utsträckning handlar om i vilken takt det är lämpligt att förändra trafikyor för att kunna gynna andra trafikslag än bilar, samt att det många gånger är en resursfråga.

I Malmös trafik- och mobilitetsplan som beräknas bli klar under 2014 är ett mål att konkretisera en överblick över hur Malmö kan använda trafikyor för att bidra till en stadsutveckling som förespråkar en nära, grön och tät stad. Ytterligare ett mål är förbättrad prioritering av olika trafikslag samt yteffektiva trafiklösningar (Malmö 2013c). Att arbeta med stadens trafikyor anser Daniel Svanfelt är viktigt för stadens attraktivitet och funktionalitet samt att det har att göra med framtida brister: *"Om vi tar utgångspunkt i Peak car och ekonomiska förhållanden kan det bakomliggande (anledningar) helt enkelt handla om brist på energi, plats och yta i städerna."* Håkansson instämmer i resonemanget om att det kan handla om platsbrist i staden och påpekar att det är relevant även om Malmö inte har haft problem med utrymmen hitintills: *"Ska vi fortsätta växa och förtäta så kan vi inte ta hänsyn till alla intressen, vi måste välja och prioritera."* Att det är ett arbete som har kommit igång uppmärksammar Håkansson och exemplifierar med kollektivtrafikfält och cykelbanor där yta och kapacitet tagits från biltrafikkörfält: *"Det har bara börjat och det måste fortsätta för att vi ska nå våra mål."*

Som ett konkret exempel från Malmö nämner både Svanfelt och Håkansson Malmöexpressen. Det är första gång det tas en längre körsträcka, två körfält, från bilarna och ges till kollektivtrafik i Malmö enligt Daniel Svanfelt. Malmöexpressen kommer vara 24-meter långa dubbeldäckade bussar som ska ersätta de befintliga bussarna på linje fem som idag har begränsad kapacitet. Den nya sträckan kommer gå från Stenkällan till Västra hamnen och passera Amiralsgatan samt Malmö centralstation. Arbetet med ombyggnaden påbörjades efter årsskiftet 2013/2014 och förväntas invigas i juni 2014 (Malmö stad, 2013b). Malmö har redan börjat jobba kring



att ta ytor från biltrafiken men kan enligt Daniel Svanfelt bli bättre. Han exemplifierar med Djäknegatan som har stängts av i en riktning för biltrafik för att skapa mer plats åt busstrafik. En förändring som inte har inneburit stora ombyggnader utan enbart avspärrningar och utsatta blomkrukor. Trots att det kan ses som en god åtgärd då bussars framkomlighet har ökat och vissa miljö kvalitetsmål har nåtts anser Svanfelt inte nödvändigtvis att det innebär en bättre stadsmiljö.

*Jag tror att om man på allvar ska komma till rätta med de problem som finns så måste man också göra ombyggnadsåtgärder (...). Låt oss säga att man skulle stänga av trafiken en helg bara för att demonstrera någonting skulle det ändå upplevs som en barriär för det kanske finns stängsel, bullerplank och vallar. Sen är det klart det finns andra ställen som är närmre till att bli stadsgator, göra enkla åtgärder.” (Daniel Svanfelt, Malmö stad)*

I Helsingborg har politiker och kommunfullmäktige, som konstaterats tidigare, beslutat om utredning av ett busskörfält längst med Järnväggsgatan i centrala Helsingborg. Förslaget, där existerande bilkörfält skulle användas, skulle innebära förbättrade förutsättningar för cyklister och gångtrafikanter.

*”Jag är övertygad om att det är rätt väg att gå (ombyggnaden av Järnväggsgatan). (...) Det är klart det kommer bli problem för biltrafiken i början men är man tydligt med vad man vill och informerar i god tid innan så kommer det bli bra. Har vi sedan lyckats inne i centrala staden att göra något bra så är det ju öppet för allt annat. Då kan vi bygga ut ännu mer lösningar. Man kommer se en effekt av detta också givetvis (...). Man stryper ju åt när man bygger, det är en förändringstid, från att människor har varit vana till att köra på ett visst sätt till att hitta andra sätt men jag tror det kan gå ganska snabbt.” (Martin Wester, Helsingborgs stad)*

Lund är den stad i SPIS-samarbetet (Spårvagnar i Skåne) som har kommit längst i arbetet med spårvagnar. Byggstart förväntas starta under 2015 och trafikering beräknas ske runt 2017. Den planerade sträckan ska gå ifrån Science Village/ESS förbi Brunnshög, LTH-området och ner till Lund C. Spårvagnen ska integreras i staden och förbinda den gamla stadskärnan med Brunnshög. Anläggningen av spårvägen ska gestaltas med öppen utformning för att motverka intrycket av en barriär genom staden. Ett förslag är att delar av spåret ska anläggas i sedum alternativ gräs för att skapa ett attraktivt inslag i stadsmiljön samt för miljöeffekters skull. Utöver detta kommer nya gång- och cykelvägar anläggas i samband med spårvägen. Träd ska planteras och förbättrad belysning installeras längst med spårkorridoren. Idén är att spårvagnarna ska gå längs egna gator med undantag av S:t Laurentiigatan där spårvagnar ska planeras tillsammans med busstrafik (Lund, 2013c). I samband med projektet kommer ytor tas från biltrafiken för att anlägga spår. Christian Rydén poängterar att i samband med anläggningen kommer en del genomfartstrafik att förbjudas. Idag kör det cirka 8 000 fordon/dygn längst med S:t Laurentiigatan. Efter spårvägsanläggningen förväntas biltrafiken minska till runt 1 000 fordon/dygn.

Köpenhamns stad har i årtionden jobbat med att omstrukturera sitt gatu- och vägnät genom att ta av gatufiler och parkeringar för att förbättra möjligheter för cyklister. Staden var en av de första städerna att reducera biltrafik och parkeringsmöjligheter i stadskärnan för att skapa en bättre stadsmiljö. Från 1962 till 2005 har ytor tillägnade gående och stadsliv vuxit från

15 000 m<sup>2</sup> till 100 000 m<sup>2</sup> (Gehl, 2010a, s. 13). Köpenhamn strävar mot är att bli världens främsta cykelstad och en åtgärd för att åstadkomma detta är cykelnätet *PLUSnet*. *PLUSnet* ska bestå av olika cykelbanor, separerade cykelruter och supercykelvägar samtidigt som det existerande cykelnätet ska förbättras. Ett sammanhängande cykelsystem ska utvecklas och bestå av broar, tunnlar, jämna och breda cykelbanor och säkra korsningar. Detta för att prioritera och möjliggöra att cyklister i Köpenhamn ska kunna cykla snabbt, tryggt och komfortabelt (Københavns Kommune, 2012, s. 29.)

*”Det handlar om att skapa bättre cykelmöjligheter, gångmöjligheter och kollektivtrafik (...). Det är underförstått varifrån platsen för det de gröna transporterna ska komma från. Det är inte ett mål i sig att vi ska ta yta från bilen och ge det till någon annan. (...) Istället är det en tanke att ge något extra, positivt, istället för att vara restriktiva vilket också är en politisk balans. Vi prövar med att ge istället för att ta.”* (Annette Kayser, Köpenhamn kommun)

Kayser betonar att arbetet med att utnyttja stadens ytor inte enbart handlar om att se till trafik och trafikyor utan till hela stadsrummet. Kayser nämner *Lommepark*, så kallade *Pocket parks*, som anläggs runt om i Köpenhamn. *Lommepark* anläggs för att köpenhamnare ska få kortare avstånd till grönområden samt att de ska vistas längre på dessa platser. Målet med *Lommepark*er är att anpassa staden för kommande klimatförändringar genom att begränsa temperaturökningar och hantera ökade regnmängder. Platser aktuella för *Lommepark*er är i de flesta fall mindre ytor som kan bidra till att skapa små lokala stadsrum, exempelvis mindre parkeringsplatser, mellanrum mellan bebyggelse och industritomter (Københavns Kommune, 2009, s. 3).

## SEPARATION ALTERNATIVT INTEGRATION

Det är tydligt både när det gäller informanternas inställning och sett till konkreta projekt i respektive stad att trafikyor i större utsträckning tas i anspråk för alternativa trafikslag. Det innebär i många fall att bilens framkomlighet minimeras med förhoppning om att biltrafik (genomfartstrafik) minskar. Dock handlar det inte enbart om att ta bort och minska ytor från bilar och fylla med andra funktioner. Trafikyor där biltrafik fortfarande dominerar i de centrala delarna av städerna kvarstår vilket gör att det blir aktuellt att fråga sig hur olika trafikslag ska använda och samsas om trafikyor i staden.

*”Ifall man lägger ihop bil, spårvagn, buss, cyklar och fotgängare tar det plats. Det finns risk att det blir storskaliga och oattraktiva miljöer av det (...). Samtidigt kan en blandning av trafikslag leda till mycket konflikter och otrygghet. Det gäller att göra kloka avvägningar så helheten blir bra, för gatumiljön och för de olika trafikanterna.”* Detta menar Christian Rydén och påpekar vidare att synen på möjligheterna kring att blanda olika trafikslag är väldigt individuellt men att det är något som diskuteras på hans arbetsplats. Informanten vid Lunds gatukontor tar även han upp problematiken kring att blanda olika trafikslag: *”Gatorna har olika funktioner, jag tror att vi har ett behov av separerade cykelvägar även framöver och då växer sektionen direkt. Om vi tror att cyklisten verkligen ska känna sig prioriterad så vill de inte vara i blandtrafiken överallt i framtiden.”* Informanten är medveten om utmaningen i att inte få för stora sektioner och gatunät och den balans det kräver angående utrymmen och prioriteringar. Han påpekar att vissa gatunät med mindre biltrafik kan tåla blandning av trafikslag i större utsträckning men tror att det framöver fortfarande finns ett behov av mycket separation för cyklister ifall man har som



mål att öka cyklism.

I Helsingborgs PM trafikstrategi förekommer det strategier som både förespråkar effektiv markanvändning samt att gaturummen ska rymma olika trafikslag, stadsliv och parkeringar. Om gaturummet ska rymma alla efterfrågade funktioner innebär det en risk för breda och stora gaturum samt att gatans funktioner inte avspeglas i utformning och därmed motverkar effektiv markanvändning. Detta kan innebära motsättningar och potentiella konflikter vilket påpekas i trafikstrategin (Helsingborgs stad, 2013, s. 27). Även Daniel Svanfelt betonar risken med att det byggs för stora gaturum för att få plats med alla funktioner vilket medför en risk att rumslighet förloras och istället kan upplevas som en barriär. Svanfelt tror att integrerade lösningar kommer att bli vanligare framöver. Samtidigt kommer behovet av att separera trafikslag på exempelvis huvudgator att finnas kvar, exempelvis där det i dagsläget inte finns cykelbanor och cyklister tvingas cykla bland bilister. Peter Håkansson tror det kommer bli mer blandade rörelser i framtiden vilket gör att fler börjar gå och cykla. Han poängterar att trots förbättrad prioritet för alternativa trafikslag som kollektivtrafik och cyklister innebär det inte att gator anläggs för alla trafikslag: *”Vi vill ju ersätta biltrafiken med en snabb cykelväg eller en effektiv kollektivtrafikresa så det behövs styrning och tydlighet ändå. Men en cykelbana kan göras mer allmäntrevlig än en bilväg och ta mindre plats. Framförallt kommer det förhoppningsvis finnas utrymme för andra saker.”*

I Köpenhamn är inställningen att trafikslag i stor utsträckning ska kunna blandas. Annette Kayser slår fast att biltrafik inte är önskad i staden men att utmaningen ligger i hur bilar kan fungera tillsammans med övriga trafikslag på cyklisternas och andra trafikanters villkor.

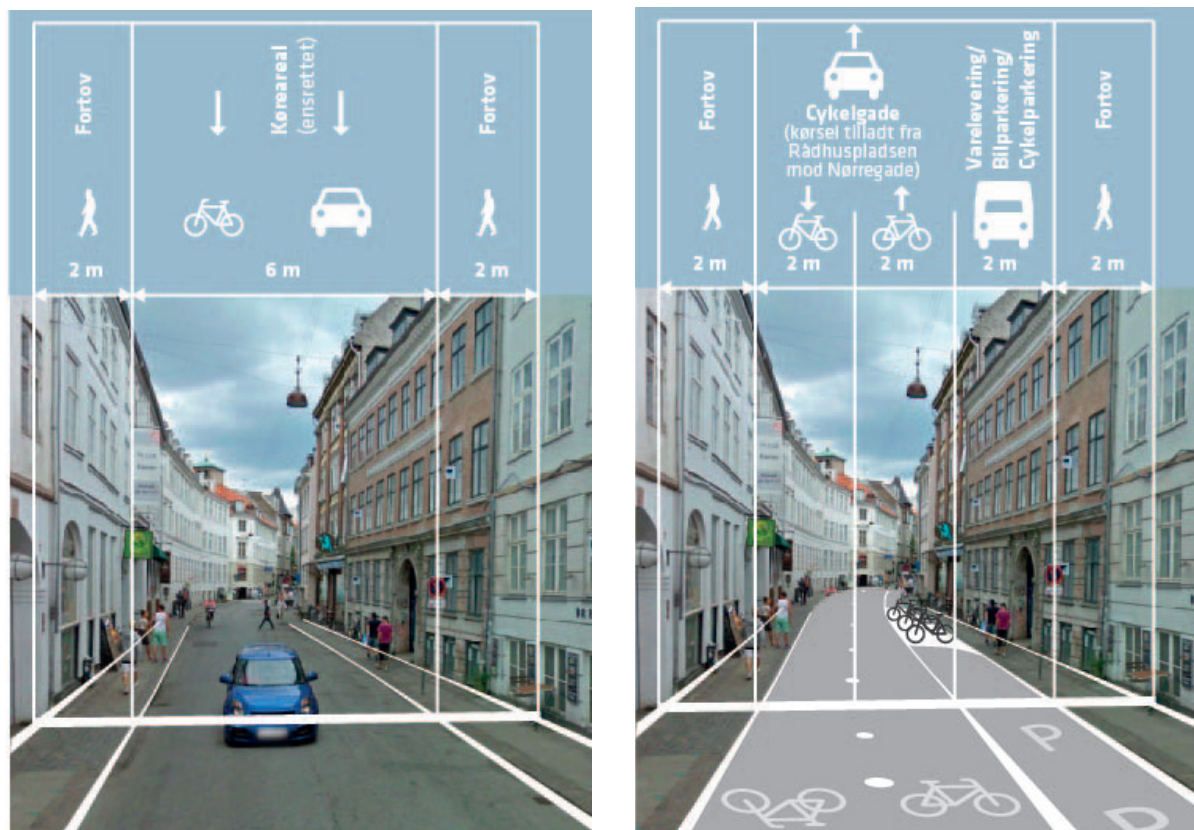


Illustration över cykelgatan längs med Vestergade. Figur 8, till vänster, visar mått som idag uppges för olika trafikslag. Figur 9, till höger, visar de tänkte måtten vid en ombyggnad till cykelgata, Københavns Kommune, 2013a

Detta har bland annat yttrat sig i arbetet i Köpenhamns första ”*cykelgade*” längst med Vestergade. Vestergade är en smal gata, tio meter bred varav sex meter utgör körbana och det har bedömts vara svårt att anlägga en cykelbana längst med gatan på grund av platsbrist. Gatan anses vara en viktig länk i PLUSnet då den ansluter från Nørregade till Rådhusplatsen. Idén är att körbanan ska anläggas som en tvåspårig cykelbana där bilar fortfarande har möjlighet köra men i lägre hastighet och med större hänsyn till cyklister, se fig. 8 och 9. (Københavns Kommune 2013a, s. 29).

*Strøgade* är ytterligare ett exempel på hur Köpenhamn arbetar med ökad prioritering av cyklister och alternativa trafikslag på bekostnad av bilisternas utrymmen. Strøgade anses vara betydelsefulla trafikleder i staden där stadens mest trafikerade busslinjer och cykelrutter passerar och är en viktig del i arbetet med grön mobilitet (Københavns Kommune 2012, s. 52). Nørrebrogade är enligt Kayser en strøgade med ett stort gaturum där det tidigare förekom mycket genomfartstrafik och bilar fick generöst med utrymme trots att de flesta som färdades där gjorde det med cykel eller buss. 2010 inleddes den första utav två etapper att bygga om Nørrebrogade. Ombyggnaden har bland annat resulterat i breddning av cykelbanor och trottoarer samt förbättrade busshållplatser. En del av Nørrebrogade har byggts om till bussgata, längs andra delar har det införts trafikförbud mot höger- respektive vänstersvängar. Kayser poängterar att bilar fortfarande kan ta sig till platser längs med gatan, men möjligheten att köra igenom har minimerats. Bilarna har fått mindre plats samtidigt som cyklar och bussar har getts mer utrymme. Ombyggnaden har resulterat i att biltrafiken längs med Nørrebrogade har minskat radikalt. Från 2008 till 2012 har det dokumenterats en minskad dygnstrafik på 60 %. Den markanta minskningen förklaras bland annat bero på trafikstörningar till följd av ombyggnaden av Nørrebrogade under denna period. Med undantag från detta förväntas biltrafiken stabiliseras till runt 8 500 fordon/dygn vilket innebär en minskning på 45 % i jämförelse med dygnstrafiken före ombyggnaden 2008 (Københavns Kommune 2013b, s. 6).

I Lund har det i samband med den tänkta utbyggnaden av Brunnshög diskuterats ett huvudstråk som ska gå igenom Brunnshög och området Solbjer och därefter leda ner till stadskärnan. Tanken är att gångtrafikanter, cyklister och kollektivtrafik ska utgöra basen av trafikslag längs med detta stråk. Enligt Rydén är det tänkt att biltrafiken kan finnas med längs vissa delar men inte nödvändigtvis hela sträckan. Den tillåtna trafiken ska främst vara behörighetstrafik för de som bor i området. Rydén påpekar att i arbetet med stråket var intentionen från trafikplaneringssidan att det inte skulle förekomma någon biltrafik alls längs med sträckan. Möjligheten att göra det biltillgängligt från andra håll skulle kunna få ner gatusektionens skala för ökad attraktivitet. Dock fanns det också intressen som drev att biltrafiken är nödvändig för att skapa en levande gata vilket resulterade i en kompromiss med enbart behörighetstrafik. Rydén betonar att gatan ska utformas så att bilisterna tvingas hålla en låg hastighet för att därmed låta cyklister röra sig utan någon särskild separering. Bilisterna får därmed vistas i gaturummet på cyklisternas villkor.

## FRAMTIDEN

I samtal med Annette Kayser påpekar hon att Köpenhamn gärna vill vara en stad som arbetar

<sup>5</sup> ITS-lösningar står för *Intelligent Transport System* och är ett samlingsnamn för metoder som gör det möjligt att snabbare och effektivare styra och överblick över trafik. ITS-lösningar ska bistå trafikanter med aktuell och tillförlitlig trafikinformation och bidra till att trafikanter kan resa säkert, effektivt och miljövänligt. I praktiken kan ITS-lösningar exempelvis innebära data- och mobiltjänster kopplade till GPS data, ”smarta” vägskyltar och vägmärken samt signaler som anpassas efter dygnstrafik.

med och testar ny utformning av gaturum och system. Det ska delvis ske genom att arbeta med ITS-lösningar<sup>5</sup> och förbättra samspelet med trafiktrafiksignaler för att i större utsträckning prioritera cyklister och busstrafik. Ytterligare en tanke är att jobba med flexibla gaturum vilket fortfarande är i en idéfas. *Flexibla gaturum* är ett initiativ i den gröna mobilitets handlingsplanen och utgår ifrån att gatans användning i högre utsträckning ska kunna förändras under dagen, dygnet och året efter trafiken eller stadens krav. En mer flexibel användning av gaturum kan bidra till bättre användning och stödja stadslivet (Københavns Kommune, 2012, s. 55). Även Malmö diskuterar tillfälliga lösningar och ser det som en viktig aspekt av gaturummet. Önskemålen finns enligt Daniel Svanfelt som menar att det i stor utsträckning handlar om att hitta rätt avvägningar, våga utmana gamla normer och att jobba mot ett helhetsperspektiv där olika funktioner vävs samman för att skapa levande gator där folkliv och handel kan blandas. Peter Håkansson instämmer i resonemanget att det gäller att våga men tror att Malmö måste bygga upp ett större självförtroende för att våga bli djärvare i trafiklösningar.

Informanten på Lunds gatukontor tror att städer kommer att byggas annorlunda och mer kommer att bli accepterat, förändringen ligger bland annat i en ökad förståelse kring hur man tar sig fram. Detta innebär att det inte behövs särskilt mycket nytt utan att det istället krävs att det som byggs görs mer kapacitetsstarkt. Att bygga mer kapacitetsstarkt exemplifieras av Martin Wester som nämner att den tänkta ombyggnaden av Drottninggatan/Järnvägsgatan med mittenförlagt busskörfält ska kunna anpassas för spårvagnar i framtiden för att minimera framtida onödiga kostnader.

*“Det kommer fortsätta att byggas vägar, men de byggs kanske lite annorlunda. Man kanske hittar ett sätt att hantera gator så man får förståelse för att köra saktare. Man upplever staden på ett annat sätt och förstår varför vi prioriterar gående, cyklister och kollektivtrafik mer tydligt framöver. Det blir enklare att genomföra sådana saker framöver. När vi har den här utvecklingen och när vi kopplar den till en attraktiv stad, för det tror jag alla vill ha, även de som sitter i bilen, blir det ett nytt sätt att angripa trafikfrågor.”* (Informant, Lunds gatukontor)

### 3.6 INTERVJUSTUDIE – SLUTSATSER

- ▶ Förändringar kring färdmedelsandelar och ökad efterfråga på alternativa transportslag är uppmärksammade i samtliga av de fyra städerna. En utveckling som sker snabbare än förväntat.
- ▶ Ett gemensamt ifrågasättande av trafikprognoser förekommer bland informanterna. Rådande trafikprognoser hänger inte med de allt snabbare trafikförändringar som sker i städerna.
- ▶ Förändrade transportprioriteringar; bilen utgör fortfarande en självklar transportandel men det förekommer ökat fokus på människor, cyklar och kollektivtrafik.
- ▶ Arbetet med att förändra trafikytor har påbörjats i varierande utsträckning i städerna. Främst tas trafikytor som vägutrymmen för biltrafik i anspråk för att möjliggöra för alternativa trafikslag som busskörfält och cykelvägar
- ▶ Huruvida trafikanter ska blandas i större utsträckning eller separeras är omdiskuterat bland informanterna och åsikterna varierar. Inställningarna varierar även i förhållande till vad separation respektive integration innebär.
- ▶ Den sociala aspekten är en viktig faktor som uppmärksammas bland annat i Helsingborg och Malmö genom VTI-studien. Samtidigt kan arbetet kring de sociala aspekterna förbättras och utvecklas mer enligt en del av informanterna.
- ▶ Det tar tid att förändra beteenden och normer, både bland politiker och invånare. Det handlar i viss utsträckning om att våga prova olika lösningar.

## 4. DISKUSSION OCH REFLEKTIONER

Denna del behandlar reflektioner och slutsatser som har gjorts i samband med uppsatsarbetet och återkopplar till uppsatsens syfte och frågeställning. Eftersom ämnet är så pass övergripande har syftet varit att skapa en överblick över ämnets relevans och aktualitet med fokus på Öresundsregionen snarare än en konkret rekommendation eller produkt.

### 4.1 AVSLUTANDE DISKUSSION

#### BILENS ROLL I FRAMTIDENS STAD

Dagens städer är uppbyggda kring ett bilberoende som kommer bli allt svårare att underhålla i framtiden till följd av klimatförändringar, minskad tillgång till fossila bränslen och platsbrist. Utmaningarna ligger i att förändra och anpassa städer på ett socialt accepterat och ekonomiskt gynnsamt sätt (Newman et. al 2009, s. 6). Privatbilismens negativa påverkan på omgivningen i form av buller, avgaser och försämrad säkerhet för övriga trafikanter är idag allmänt kända och uppmärksammade. Förändringar och åtgärder för att minimera dessa effekter och minska utsläpp genom användning av alternativa bränslen, bränsleeffektiva fordon och bilpooler utgår från att bilen behåller sin ställning som det främsta transportslaget (Hillman, M. 2012, s. 20). En ökning av privatbilism skulle dock motverka de flesta förtjänster med miljöeffektiva bränslen och de åtgärder som görs för att minimera utsläpp och skadlig påverkan (Newman et. al 2009, s.18). Förbättrad teknologi inom transportsystem är ej den enda lösningen utan måste stödjas av andra alternativ och lösningar (Chapman, 2007, s. 360). Litman påpekar visserligen att bilen som transportslag fortfarande kommer utgöra en majoritet sett till färdmedelsfördelningar. Dock hävdar Litman att det måste bli en minskad andel till förmån för alternativa trafikslag (Litman, 2013b, s. 20).

*The intention is not to prohibit the use of the car, as this would be both difficult to achieve and it would be seen as being against notions of freedom and choice. The intention is to design cities of such quality and at a suitable scale that people would not need to have a car. (Banister, 2008, s. 74)*

Det finns idag en etablerad diskussion kring hållbarhet och attraktivitet i samband med stadsplanering. Två begrepp som till viss del är diffusa då de kan ses representera olika betydelser, beroende på vem som tillfrågas. Detta gör att det inte finns något enhetligt svar kring vad den hållbara staden innebär eller hur den attraktiva staden ser ut. Oavsett detta sker det en ökad implementering av alternativa transportmedel och hållbara transportsystem med syfte att åstadkomma hållbara samt attraktiva städer. Samtliga av de fyra städernas trafikdokument slår fast att de också jobbar för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. I linje med detta poängteras vikten av samband mellan strategier och åtgärder för att skapa en övergripande helhet som stödjer ett hållbart transportsystem, en utveckling som stämmer med synsättet att betrakta stadsplanering och trafikplanering som en integrerad process som bland annat Boverket (2002) och TRAST (2004) uppmärksammar. I arbetet med att utveckla stadens attraktivitet och dess roll som konkurrensmedel blir stadsliv, tillgänglighet och trygghet faktorer som i allt större grad uppmärksammas. För trafikplaneringen betyder det ett ökat fokus på bilens roll i staden och hur biltrafiken ska anpassas för att bidra till stadens attraktivitet. Det innebär även



ett mer människo-prioriterat fokus vid trafikplanering och starkare betoning på alternativa transportslag som cykel och kollektivtrafik.

## TVÅ UTVECKLINGSSPÅR

Bedömningen görs att det finns två utpräglade utvecklingsspår när det gäller trafikplanering i de fyra städerna. Först handlar det om att faktorer som miljömål, attraktivitet och platsbrist vid befolkningstillväxt i allt större utsträckning bör uppmärksammas. Detta stärker det paradigmskiftet som Litman och Banister lyfter fram och som kan sägas efterfrågas av Gehl och organisationer som PPS (Project for public spaces). Denna utveckling handlar om hur välvilt inställda städer är inför faktumet att ställa om och prioritera andra trafikslag. Det andra utvecklingsspåret visar på att det har börjat ske förändringar i bilanvändning och förändrad efterfråga vilket kan sägas vara i linje med fenomenet Peak car. Det är förändringar som uppmärksammas i städer bland annat genom resvaneundersökningar. De två utvecklingsspåren är nära sammanlänkade och kan anses stödja varandra. Genom att prioritera fotgängare, cyklister och alternativa trafikslag är det en naturligt följd att se en ökning av användandet av alternativa transportslag vilket i sin tur tar andelar från biltrafiken. Att övergå från att fokusera på framkomlighet för biltrafik till ökad tillgänglighet för alla trafikslag är en viktig aspekt, som Litman påpekar och är något som har börjat ske i varierande utsträckning även i de fyra studerade städernas trafikplanering.

I alla de fyra städerna har förändring kring bilanvändning och färdmedelsandelar konstaterats. Det innebär inte nödvändigtvis att biltrafiken minskar generellt utan kan betyda att bilanvändningen per person minskar. Detta ska sättas i förhållande till att det sker en befolkningstillväxt i samtliga fyra städer (Svenskt Näringsliv, 2011, s. 4). Även om det finns en medvetenhet hos informanterna angående dessa förändringar är det inte något som i större utsträckning ändrar deras arbetssätt i dagsläget. Köpenhamn, Malmö och Lund menar att förändringarna delvis är ett resultat av deras rådande arbete med trafikplanering. Samtidigt finns det en skepticism kring de påstådda tendenser som resulterar i förändrade färdmedelsandelar. Det handlar bland annat om förändrade behov bland unga och om att de enbart är temporära trender som kan förklaras ekonomiskt och att privatbilismen därför återigen kan öka när ekonomin har stabiliserats. Inställningarna är förståeliga då det fortfarande råder osäkerhet vad förändringarna kring privat bilanvändning och färdmedelsandelar kommer att resultera i framöver.

## VERKLIGHETEN VS. TRAFIKPROGNOSER

Trafikverket spår en nationell ökning av transportsektorn samt privatbilismen. Det är en prognos som till viss del inte är förenlig med den utveckling som sker i städerna sett till resvaneundersökningar eller de politiskt antagna visionerna. Majoriteten av städerna anser att biltrafiken inte ska eller kan öka inne i de centrala delarna av städerna, med undantag från nybyggda områden, med argumentet att det motverkar utsatta mål. Både Malmö och Lund har tagit fram målbilder om färdmedelsandelar - Malmö för innerstaden och Lund för Brunnshög. Håkansson och Rydén, som båda är insatta i arbetet med färdmedelsandelar för de respektive städerna påpekar att de prövar nya tillvägagångssätt att arbeta efter. Det är något som belyser viljan att gå ifrån traditionella trafikprognoser för att med alternativa arbetsmetoder försöka nå städernas mål och visioner.



Ifrågasättandet av rådande trafikprognoser visar till viss del att Trafikverket och städerna har olika agendor kring framtidens trafikplanering och utveckling. Trafikprognoser utgår till stor del från teorier att den privata biltrafiken kommer att följa en ökad utvecklingskurva framöver. De nationella trafikprognoserna kan därför ses stödja en utveckling som går emot miljömålen på nationell och global nivå och ner på en regional skala. Detta gör att trafikprognoser många gånger inte är förenliga med städernas visioner kring hållbarhet, minskade koldioxidutsläpp och ökad prioritering av andra färdmedel. Istället för att följa förutbestämda prognoser bör en mer scenario- och målstyrd planering efterfrågas. Något som lyfts fram av en del informanter och överensstämmer med det som står i Malmös trafikprogram och LundaMaTs om att planerar för framtiden och oförutsedda händelser.

## UPPFATTNINGAR OM FÖRÄNDRADE TRAFIKYTOR

Arbetet med att förändra trafikyor är omdiskuterat och i varierande utsträckning påbörjat i städerna. Kommunerna Malmö och Lund påpekar i sina översiktsplaner respektive trafikstrategier att de står inför utmaningar som kräver nya lösningar och innovationer. I Köpenhamn poängteras det bland annat att de i större utsträckning vill pröva flexibla och innovativa lösningar kring alternativa trafikslag. Samtidigt finns det fortfarande en försiktighet kring förändringar av trafikyor i städerna. Något som med hög sannolikhet hänger samman med etablerade trafiknormer samt politiska och ekonomiska förutsättningar. Som Annette Kayser från Köpenhamn påpekar handlar det inte om att förbjuda biltrafik, snarare handlar det om att ge till andra trafikslag istället för att ta när det kommer till stadens trafikyor. Ett ifrågasättande av våra vanor samt acceptans kring nya förutsättningar är en viktig aspekt vilket kräver både positiva och negativa incitament på lokal och nationell nivå. I det arbetet utgör även metoder som Mobility management en betydelsefull roll i avseende att etablera en sociala acceptans bland brukarna.

Fokus bör vara på att kombinera bilen, andra motorfordon, cyklister och gångtrafikanter på effektiva, säkra och attraktiva sätt. Detta kan exempelvis ske med hjälp av temporära och flexibla lösningar samt avsmalningar av de existerande gaturummen. Diskussion kring huruvida det ska vara separation eller integration av trafikslag är intressant då det visar på inställningar kring vilket trafikslag som prioriteras i gaturummet. Samtidigt är det en platsspecifik fråga som kräver en konkret kontext för att svara på.

## VILJA TILL FÖRÄNDRING

Att vi lever i en tid där det sker allt snabbare förändringar som påverkar våra levnadsmönster är ett antagande som görs inledningsvis och som har utgjort grunden för denna uppsats. Med aktuella förändringar bör ett ifrågasättande av bilen i staden tas på större allvar. I en artikel från den 28 augusti 2011 i Svenska Dagbladet, *Bilen en lyxprodukt vi kan vara utan*, menar artikelförfattarna, fem svenska transportforskare, att bilens roll i staden har minskat vilket inte behöver betyda försämrad livsstil. Artikeln slår fast att det som efterfrågas inte är förbud mot den privata bilanvändningen utan förbättrad kvalité samt ökad kapacitet för allmänna kommunikationsmedel. För att förbättra och kunna finansiera kollektivtrafikmöjligheter föreslås bland annat höjda avgifter och skatter för konsumenter och bilindustrin. Kontentan av artikeln är krav på att ansvariga politiker vågar gå emot berörda aktörer samt den allmänna opinionen för att ta ställning till vilken roll bilen och privatbilism kommer att ha i ett framtida hållbart samhälle (Friman et al., 2011). Det handlar många gånger om resurser; både ekono-

miska och tidsmässiga. I dagsläget kan kostnaden för att förändra trafikytor anses vara relaterad till prioriteringsfrågan - vad och vem ska prioriteras i staden. Ifall det finns en uttalad vision om att i större utsträckning prioritera människan och alternativa trafikslag i trafikplanering, som i de flesta fall ligger i linje med städernas översiktsplaner, bör det innebära att det ska märkas sett till offentliga utrymmen och platser i staden. Det kan konstateras att det är svårt att ifrågasätta etablerade normer och tillvägagångssätt men detta bör inte ses som ett hinder. I grund och botten handlar det om att våga genomföra innovationer, vara visionär och därmed gå från ord till handling. Exempel från bland annat New York och till viss del projekt i de fyra studerade städerna visar att det är fullt möjligt att göra radikala förändringar i städernas trafikytor och ifrågasätta trafiknormer. I slutändan är det inte stadsplanerare och trafikplanerare utan politiker som fattar besluten. Som Martin Wester påpekar handlar det om att förmedla den kunskap man som planerare har till politikerna för att kunna bistå med beslutsunderlag och kunskap som beslutsfattare kan fatta beslut utefter. Det handlar om att övertyga politiker, men även att effektivt uppmärksamma vad människor vill ha och därmed notera snabba demografiska och urbana förändringar som sker och kan uppstå.

Vidare handlar det om att hitta metoder och tillvägagångssätt som snabbt går att genomföra och som kan betraktas vara både socialt och ekonomiskt hållbara. För beslutsfattare gäller det att i större utsträckning vara införstådda med förändringar som berör privatbilism och stadsplanering samt vara medvetna om attitydförändringar bland invånare och utifrån dessa vara beredda att agera. Om inte detta görs finns det en stor risk att framtida planering kommer handla om att förbättra felinvesteringar, resurser som istället hade kunnat användas för att förbättra och utveckla "hållbara" och "attraktiva" städer. Många är överens om att det sker demografiska, klimatrelaterade och urbana förändringar på globala och nationella nivåer som resultera i helt nya förutsättningar i städernas struktur och planering. Det finns alltså inget utstakat facit att följa. Detta betonar vikten av att handlingskraftigt ifrågasätta rådande normer i högre utsträckning och agerar förebyggande.

## 4.2 VIDARE STUDIER

Ämnet för denna uppsats; förändrade förutsättningar för privatbilismen i västvärlden och dess effekt på stads- och trafikplanering är aktuellt och det finns en stor variation av intressanta infallsvinklar som kan utvecklas och fördjupas ytterligare. Om efterfrågan av alternativa trafikslag ökar parallellt med urbaniseringstendenser och städernas attraktivitet förstärks som konkurrenskraft finns det en chans att det i framtiden kommer att handla om att hitta flexibla lösningar som går att implementera snabbt och till en låg kostnad, något som kan ligga till grund för fortsatta studier. Vidare är det intressant att utveckla metoder och tillvägagångssätt för att förbättra professionella kopplingar och konkret utveckla sektorsövergripande samarbeten. Kan processer kring stadsplanering få en mer flexibel struktur för att på så sätt ha möjlighet att anpassas och få ett större socialt utbyte med exempelvis brukare och gräsrotsrörelser? Detta är något som hade varit intressant att undersöka vidare.

## 7. REFERENSER

### METODKÄLLOR

Denscombe, Martyn (2004) *Forskningens grundregler – Samhällsforskarens handbok i tio punkter*. Lund: Studentlitteratur

Dannefjord, Per (1999) *Metod och Problem – En inledning till sociologisk analys*. Växjö, Institutionen för samhällsvetenskap. <http://www.divaportal.org/smash/get/diva2:206189/FULLTEXT01> (Hämtad: 10.11.13)

Kvale, Steinar & Brinkmann, Svend (2009) *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur

Ryen, Anne (2004) *Kvalitativ Intervju – från vetenskapsteori till fältstudier*. Malmö: Liber AB

### BÖCKER

Boverket, Berntsson, Viveca. (red.) (2002) *Stadsplanera – istället för trafikplanerar och byggelseplanerar*. Karlskrona: Boverket

Gehl, Jan. (2010a). *Cities for people*. Washington: Islands Press

Hydén, Christer (red.) (2008) *Trafik i den hållbara staden*. Lund: Studentlitteratur

Jacobs, Jane. (1961/2005) *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos AB. (Ursprunglig titel: *The death and life of great american cities*)

Lundin, Per (2008) *Bilsamhället – Ideologi, expertis och regelskapande i efterkrigstiden Sverige*. Stockholm: Stockholmia

Newman et. al (2009) *Resilient Cities: Responding to Peak oil and Climate change*. Washington DC: Islands Press

### ANTOLOGIER

Litman, Tod (2012) *Current Mobility Trends – Implications for Sustainability*. Kapitel 2. i *Keep Moving, Towards Sustainable Mobility*, van Bee, B. (red.), 22-44. Haag: Eleven International Publishing.

Williams, Katie (2005) *Spatial Planning, Urban Form and Sustainable Transport: An introduction*. Kapitel 1. i *Spatial Planning, Urban Form and Sustainable Transport*, Williams Katie (red.), 1-13. Hampshire: Ashgate Publishing Limited.

### RAPPORTER

European Environment Agency (2006) *Urban sprawl in Europe – The ignored challenge*

European Commission (Environment Directorate-General) (2004) *Reclaiming city streets for*

*people – Chaos or quality of life?*

Gehl, Jan (2010b) *Öresundsregionen i ögonhöjd*. Avdelningen för regional utveckling, Region Skåne

Helsingborgs stad (2010) *ÖP 2010 – En Strategisk översiktsplan för Helsingborgs utveckling*

Helsingborgs stad (2013) *PM Trafikstrategi*, Remisshandling 2013-06-19 framtaget av Stadsbyggnadsförvaltningen, avdelningen för strategisk planering

IBU Øresund (2010) *Infrastruktur- och byutveckling i Öresundsregionen*

IPCC (2013) Approved Summary for Policymakers, Working Group I Contribution to the IPCC Fifth Assessment Report Climate Change 2012: The physical Science Basis.

Malmö stad (2012) *Trafikmiljöprogram – Malmö stad 2012 – 2017*, Fastighetskontoret, Gatukontoret, Miljöförvaltningen & Stadsbyggnadskontoret, Malmö.

Malmö stad (2013a) *Översiktsplan för Malmö – ÖP2012 Planstrategi Utställningsförslag*

Københavns Kommune (2012) *Handlingsplan for Grøn Mobilitet*, Teknik – og Miljøforvaltningen

Københavns Kommune (2013a) *Trafik og Bymiljø i Nørre Kvarter – Idekatalog*, Teknik – og Miljøforvaltningen

Københavns Kommune (2013b) *Evaluering af Nørrebrogade etape 1*, Teknik – og Miljøforvaltningen

Københavns Kommune (2013c) *Københavns Miljøregnskab – samlet udgave*, Teknik – og Miljøforvaltningen

Københavns Kommune (2009) *Tag parken i Lomme! Forslag till 14 lommeparker i København*. Teknik – og Miljøforvaltningen

Lunds kommun (2005a) *LundaMaTs II – strategi för hållbart transportsystem i Lund 2030*, Stadsbyggnadskontoret och Tekniska förvaltningen, Lunds kommun

Lunds kommun (2005a) *Handbok i bilsnål samhällsplanering*, Tekniska förvaltningen och Stadsbyggnadskontoret

Lunds kommun (2012) *Trafikstrategi för Lund NE/Brunnshög – Färdplan för hållbar mobilitet*

Lunds kommun (2013c) *Spårväg Lund C-ESS*

Tillgänglig:<http://np.netpublicator.com/netpublication/n65400698>

OCED (2011) *Transport Outlook 2011: Meeting the Need of 9 Billion People*, International Transport Forum

Region Skåne (2012a) *Öresundsprognos 2012 PM*

Region Skåne (2012b) *Tätare Skåne*, Avdelning för samhällsplanering 2013

Spacescape & Evidens (2011) *Värdering av stadskvaliteter: PM – Sammanfattning av metod och resultat*

Svenskt Näringsliv (2011) *Kommunernas befolkningstillväxt år 2010-2035*.

Svensson, Thomas & Henriksson, Per (2012) *Invånarnas syn på den framtida trafiken i Helsingborgs stadskärna – Resultat från en enkätundersökning*, VTI notad 5- 2012, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Linköping.

SUMP: Sustainable Urban Mobility Plans (2011) *Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility*.

Trafikanalys, Myhr, Anette (2013) *Trafikarbetets utveckling för svenskregistrerade vägfordon, 1999-2012*

Trafikverket (2013a) *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014 – 2025*. Remissversion 2013-06-14.

Trafikverket (2013b) *Prognoser för arbetet med nationell transportplan 2014-2025 – Persontransporters utveckling fram till 2030*.

Trafikverket (2010) *Så får vi Den Goda Staden*.

TRAST, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket m.fl. (2007) *Trafik för en Attraktiv Stad*, utgåva 2.

TRAST, Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket m.fl. (2004) *Trafik för en Attraktiv Stad*, utgåva 1.

Trivecor Traffic (2009) *Malmöbornas resvanor och attityder till trafik och miljö 2008 - samt jämförelse med 2003*, Malmö stad

UN Habitat (2008) *State of the world's cities 2010/2011 – Bridging The Urban Divide*.

UN Habitat (2013) *Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity*.

World Health Organisation (2000) *Transport, environment and health*.

WSP (2007) *Trafikprognoser – En introduktion för den nyfikne*

## VETENSKAPLIG ARTIKLAR

Banister, David (2007) The sustainable mobility paradigm, *Transport Policy*: vol 15, s. 73-80.

Chapman, Lee (2007) Transport and climate change: a review, *Journal of Transport Geography*: vol 15, s. 354-367.

Cervero, Robert & Kockelman, Kara (1997) Travel demand and the 3D: Density, Diversity, and Design. Transport Reserch Part D, *Transport and Environment*: vol. 2:3, s. 199-219.

Goodwin, Phil & Van Dender, Kurt (2013) 'Peak Car' — Themes and Issues, *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*: vol 33.3, s. 243-254.

Goodwin, Phil (2012) Three view on 'Peak Car', *World Transport Policy and Practice*: vol 17.4, s. 8-17

Hillman, Mayer (2012) The implications of climate change for the future of the car, *World Transport Policy and Practice*: vol 17.4, s. 18-29.

Hamilton-Baillie, Ben och Jones, Phil (2005) Improving traffic behavior and safety through urban design, *Civil Engineering* 158: vol 140.4, s. 39-37.

Martinez-Fernandez, Christina et al. (2012) Shirinking Cities: Urban Challenges of Globalization, *Internaional Jornal of Urban and Regional Research*: vol 36.2, s. 213-25.

Metz, David (2013) Peak Car and Beyond: The Fourth Era of Travel, *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*: vol 33:3, s. 255-270.

Millard-Ball, Adam & Schipper, Lee (2010) 'Are We Reaching Peak Travel? Trends in Passenger Transport in Eight Industrialized Countries', *Transport Reviews*: vol 31:3, s. 357-378.

Newman, Peter & Kenworthy, Jeff (2011) "Peak Car Use": Understanding the Demise of Automobile Dependence, *World Transport Policy and Practice*: vol 17.2, s. 31-42.

Litman, Todd (2013a) The Future Isn't What It Used To Be, *Victoria Transport Policy Institute*. Artikel tidigare publicerade som: Todd Litman (2006), "Changing Travel Demand: Implications for Transport Planning," *ITE Journal*: vol 76:9, s. 27-33.

Litman, Todd (2013b) The New Transportaion Planning Paradigm, *ITE Journal*: vol june, s. 20-28

## NYHETSARTIKLAR

Calamur, Krishnadev (2013) "In Almost Every European Country, Bikes Are Outselling New Cars" NPR, publicerad 24.10.13. (<http://www.npr.org/blogs/parallels/2013/10/24/240493422/in-most-every-european-country-bikes-are-outselling-cars>) (Hämtad 27.10.13)



Friman, Margareta m.fl. *"Bilen en lyxvara vi kan vara utan"* Svenska Dagbladet, publicerad 28.8.11. ([http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/bilen-en-lyxvara-vi-kan-vara-utan\\_6421708.svd](http://www.svd.se/opinion/brannpunkt/bilen-en-lyxvara-vi-kan-vara-utan_6421708.svd)) (Hämtad 25.10.13)

Gravlund, Winnie *"Vallöftet om att riva upp bussfiler står kvar"* Helsingborgs dagblad, publicerad 30.08.13. (<http://hd.se/helsingborg/2013/08/30/valloftet-om-att-riva-upp-star/>) (Hämtad 1.12.13)

#### ELEKTRONISKA KÄLLOR (HEMSIDOR):

Boverket (2013) *God bebyggd miljö* <http://www.boverket.se/miljo/mal-for-miljon/god-bebyggd-miljo/> (Hämtad 28.11.13) Sidansvarig: Ylva Rönning

Helsingborg (2013a) *Trafikstrategi* <http://www.helsingborg.se/Medborgare/Trafik-och-stadsplanering/Oversiktsplan-och-detaljplaner/Trafikplanering/trafikstrategi-/> (Hämtad 14.11.13). Sidansvarig: Linda Bermin

Helsingborg (2013b) *Drottninggatan/Järnvägsvägen* <http://www.helsingborg.se/Medborgare/Trafik-och-stadsplanering/pagaende-trafikprojekt/drottninggatan-jarnvagsgatan/> (Hämtad 11.12.13). Kontaktansvarig för sidan: Ole Andersson

Lund (2013a) *LundaMaTs – Hållbara resor och transporter* <http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/LundaMats---hallbara-transporter/> (Hämtad 5.10.12) Faktaansvarig: Tekniska förvaltningen

Lund (2013b) *Fler cyklade under 2012!* <http://www.lund.se/Medborgare/Trafik--infrastruktur/Nyhetsarkiv/Fler-cyklade-under-2012/> (Hämtad 5.10.12) Faktaansvarig: Tekniska förvaltningen

Lunds universitet (2010) *Definition av hållbar utveckling* <http://www4.lu.se/o.o.i.s/9149> (Hämtad 5.01.14) Innehållsansvarig: Maria Nilsson

Malmö (2013b) *MalmöExpressen - superbusskoncept i Malmö* <http://www.malmo.se/Medborgare/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Framtidens-kollektivtrafik/MalmoExpressen.html> (Hämtad 11.11.13) Faktaansvarig: Gatukontoret

Malmö (2012c) *Trafik- och mobilitetsplan på gång* <http://malmo.se/tromp> (Hämtad 3.11.13) Kontaktansvarig: Peter Håkansson

Mobility management (2013) *Vad är mobility management* <http://www.mobilitymanagement.se/teori/> (Hämtad 28.11.13).

Naturvårdsverket (2013a) *Buller är oönskat ljud* <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Manniska/Buller/> (Hämtad 22.11.13) Sidansvarig: Moa Ek

Naturvårdsverket (2013b) *Europeiska trafikantveckan* <http://www.naturvardsverket.se/trafikantveckan> (Hämtad 3.11.13) Sidansvarig: Birgitta Malmberg

Naturvårdsverket (2012) *Utsläpp av luftföroreningar* <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Luft/Utslapp/> (Hämtad 22.11.13) Sidansvarig: Hakam Al-Hanbali

NE (2014a) *Stadsplanering* <http://www.ne.se/lang/stadsplanering> (Hämtad 5.01.13)

NE (2014b) *Rörlighet* <http://www.ne.se/rörlighet/298144> (Hämtad 5.01.13)

The city of New York (2013) *Broadway* <http://www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/broadway.shtml> (Hämtad 11.11.13) Sidansvarig: New York Department of Transport

Trafikanalys (2013) *Bilkörning ökar inte mer* <http://www.trafa.se/sv/Press/Pressmeddelanden/2013-03-27-Bilkorningen-okar-inte-langre/> (Hämtad 3.1.14) Informationsansvarig: Annette Myhr

Project for Public Spaces, PPS (2013a) *Street as Places* <http://www.pps.org/reference/streets-as-places-initiative/> (Hämtad 11.11.13) Sidansvarig: Admin PPS

Project for Public Spaces, PPS (2013b) *Broadway Boulevard: Transforming Manhattans' most famous street* <http://www.pps.org/reference/broadway-boulevard-transforming-manhattans-most-famous-street-to-improve-mobility-increase-safety-and-enhance-economic-vitality/> (Hämtad 11.11.13) Textförfattare: Seth Ullman

NYCDOT (2009) *Broadway: Greenlight for Midtown* <http://www.flickr.com/photos/nycstreets/sets/72157622973444484/> (Hämtad 5.12.13)

## MUNTliga Källor

Annette Kayser, Trafikplanerare på Center for Trafik, Københavns kommune. Möte på Teknik- och Miljöförvaltningen i Köpenhamn den 19 november 2013.

Christian Rydén, Trafikplanerare på Lunds kommun. Möte på Lunds stadsbyggnadskontor den 14 november 2013.

Christer Ljunggren, Konsult och trafikplanare på Trivector. Möte på Trivectors kontor i Lund den 28 oktober 2013.

Daniel Svanfelt, trafikplanare i Malmö stad. Möte på stadsbyggnadskontoret i Malmö den 1 november 2013.

Håkan Lockby, Gatudirektör i Lunds kommun. Möte på gatukontoret i Lund den 5 november 2013.

Martin Wester, trafikplanare i Helsingborg stad. Möte på stadsbyggnadskontoret i Helsingborg den 15 november 2013

Peter Håkansson, trafikplanare i Malmö stad. Möte på gatukontoret i Malmö den 11 november 2013.

## 8. BILAGA

### 8.1 INTERVJUFRÅGOR

#### 1. BAKGRUND; ALLMÄNT KRING MINSKAD BILISM

*Syftet med denna delen är att etablera en grund tillsammans med intervjupersonen kring området; minskad bilism.*

Intervjupersoner yrkesroll, avdelning, arbetssysslor och ansvar

Känner du till begreppet Peak Car, uppfattning?

Inställning till minskad privatbilism i staden?

Vilka är de viktigaste orsakerna för minskad bilism i våra städer?

- Hur reflekteras din inställning i ditt arbete respektive det arbete som sker gällande trafikplanering inom kommunen?
- Anser du kommunens syn gällande framtida bilanvändning styrs efter prognoser eller scenarion?

Finns det regionala aspekter att ta hänsyn till när det gäller minskad bilism i staden?

Vilka aktörer och samarbeten anser du är relevanta för minskad bilism i XX?

Ifall privatbilism minskar, vilken problematik, utmaningar och möjligheter tror du finns mellan trafikplanering och fysisk planering?

#### 2. DEN FYSISKA UTFORMNINGEN AV TRAFIKUTRYMME

*Denna del fokusera på den fysiska utformningen av existerande trafikutor som gaturum och parkeringar.*

Hur upplever du bilens utrymmen idag i XX, integration, separation?

Anser du det finns annan potential kring trafikutor, för vad?

Vilken möjlighet anser du det finns i dagsläget att förändra trafikutor? Är det relevant för dig i ditt arbete?

Finns det konkreta åtgärder och exempel i XX, där ni har arbetat med trafikutor mer flexibelt och "otraditionellt"?

Finns det vägar, gator, parkeringar som du anser hade kunnat förändras i XX, hur?

Förebilder för XX i arbetet kring trafikplanering; länder, städer etc.?

*Övriga kommentarer, något att tillägga?*